



DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO
Especialización, Maestría y Doctorado en Diseño

**IMAGEN URBANA Y TRANSPORTE PÚBLICO:
LOS PARADEROS. TACUBAYA, SAN LÁZARO,
PANTITLÁN, SAN ÁNGEL Y LA RAZA**

BELCRIZ MARIA PANEK

Tesis para optar por el grado de Doctor en Diseño
Línea de Investigación: Estudios Urbanos

Miembros del Jurado:

Dr. Oscar Alejandro Terrazas Revilla
Director de la tesis

Dr. Vicente Guzmán Ríos
Dr. Elías Huamán Herrera
Dr. Alejandro Ochoa Vega
Dr. Gerardo Sánchez Ruiz

México D.F.
Julio 2010

A mi padre

A mi esposo

A mi hijo

Agradecimientos

Agradezco a mi director de tesis el Dr. Oscar Terrazas por el incentivo para emprender este trabajo, su dedicación al desarrollo del mismo, y su continuo apoyo para la finalización de la tesis.

Al Maestro Jorge Ortiz Segura y a la Maestra Carmen Bernardez por su apoyo en momentos clave.

A los lectores de la tesis: Dr. Gerardo Sánchez Ruiz, Dr. Vicente Guzmán Ríos, Dr. Alejandro Ochoa Vega, y Dr. Elías Huamán por sus comentarios y valiosas correcciones a mi trabajo.

Por último agradezco a mi familia por su incansable apoyo, incentivo y comprensión.

Agradezco a este país por recibirme y darme oportunidades de desarrollo en estudios de posgrado.

Sinopsis

Esta tesis diserta sobre la imagen urbana generada por el transporte público, en los paraderos de la ciudad de México. Se Trata de estudiar la imagen y la imagen urbana de los paraderos, buscando entender su significado, los elementos que influyen en su formación, y encontrar aspectos teóricos pertinentes para el estudio, las teorías de Kevin Lynch y otros autores, la teoría de la Gestalt de la percepción visual, la teoría de los colores, etc., intentando analizar con ellas las imágenes y verificar si estos elementos pueden ayudar a develar lo que entendemos como imagen y por qué desarrollamos tal o tal imagen urbana. Analizamos 5 paraderos del transporte público de la ciudad de México de los 46 existentes, éstos son: Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel y La Raza.

En el desarrollo del trabajo exponemos el problema, las hipótesis y objetivos, las teorías encontradas, los datos de los paraderos y del transporte público en general de la ciudad de México, los elementos que componen la imagen de los paraderos. Buscamos la opinión de los usuarios de los paraderos sobre la imagen de éstos, así como de algunos de los que trabajan en los paraderos, como los choferes y checadores. Se aplicó una entrevista a un alto funcionario de la SETRAVI, con la finalidad de saber sus opiniones sobre la imagen urbana de estos sitios y los planes del cuidado, reordenamiento, modernizaciones y planes para el futuro de los paraderos.

Se realiza el estudio y análisis de la imagen e imagen urbana de los paraderos con elementos obtenidos de las teorías mencionadas. Dichos elementos ayudaron a comprobar las hipótesis propuestas, sacar conclusiones y sugerir mejoras. En las aportaciones esperamos haber contribuido a enfatizar la importancia de la imagen de los paraderos para la imagen urbana de los usuarios, así como también en el contexto de la imagen urbana global de ciudad desde la perspectiva del transporte público.

Índice de figuras, fotos, mapas, cuadros.

Figuras

Figura 1: Cerebro humano -	23
Figura 2 : El ojo humano -	23
Figura 3 : Como vemos -	24
Figura 4: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	26
Figura 5: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	27
Figura 6: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	27
Figura 7: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 8: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 9: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 10: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 11: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 12: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 13: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 14: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 15: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	28
Figura 16: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	29
Figura 17: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	29
Figura 18: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	29
Figura 19: Leyes de la Teoría de la Gestalt -	29
Figura 20: Número áureo o Razón Dorada -	34
Figura 21: Espectro electromagnético -	34
Figura 22: Espectro electromagnético -	34
Figura 23: Modelo Setravi para los nuevos paraderos -	141
Figura 24: Modelo Setravi para los nuevos paraderos -	141
Figura 25: Exterior del proyecto modelo -	141
Figura 26: Interior del proyecto modelo -	141

Mapas

Mapa 1: Vialidades primarias –	77
Mapa 2: Ejes viales –	77
Mapa 3 : Localización de los Cetrans con referencia a las paradas del Metro. –	112
Mapa 4: Paraderos e imagen urbana. Paraderos seleccionados para el estudio de la imagen urbana.-	113
Mapa 5: Parada de Tacubaya. –	114
Mapa 6: Paradero de San Lázaro. –	117
Mapa 7: Paradero de Pantitlán. –	121
Mapa 8: Paradero Dr. Gálvez (San Ángel). –	124
Mapa 9: Paradero La Raza. -	127

Cuadros

Cuadro 1: Transporte público en el DF. –	78
Cuadro 2: Padrón Vehicular (2002-2007). –	79
Cuadro 3: Lista de Cetrans en el DF. –	83
Cuadro 4: Datos de los paraderos.-	110
Cuadro 5: Resumen del cuestionario.-	136

Organigrama

Organigrama 1: Dirección de los CETRAMs. –	111
--	-----

Fotos

Fotos transporte

- Foto 1: Metrobús. - 76
- Foto 2: Metrobús. - 76
- Foto 3: Trolebús. - 76
- Foto 4: Metro. - 76
- Foto 5: Pesero. - 76
- Foto 6: Tren Ligero. - 76
- Foto 7: Taxi. - 76
- Foto 8: Taxi. - 76
- Foto 9: Tren Suburbano. - 76

Vialidades

- Foto 10: Segundo piso. - 77
- Foto 11: Paseo de la Reforma. - 77

Comercio Informal

- Foto 12: Puestos en La Raza. - 99
- Foto 13: Puestos en La Raza. - 99
- Foto 14: Puestos en La Raza. - 99
- Foto 15: Puestos en La Raza. - 99
- Foto 16: Puestos en San Lázaro. - 99
- Foto 17: Puestos en San Lázaro. - 99
- Foto 18: Puestos en Pantitlán. - 100
- Foto 19: Puestos en Pantitlán. - 100
- Foto 20: Puestos en San Ángel. - 100
- Foto 21: Puestos en San Ángel. - 100
- Foto 22: Puestos en San Ángel. - 100

Mobiliario

- Foto 23: Teléfonos y toma de luz San Ángel - 101
- Foto 24: Parada en La Raza. - 101
- Foto 25: Mapa en Pantitlán. - 101
- Foto 26: Parada en Tacubaya. - 101
- Foto 27: Parada en San Lázaro. - 101
- Foto 28: Parada en San Ángel. - 101
- Foto 29: Parada en La Raza. - 101
- Foto 30: Parada en Pantitlán. - 101

Áreas Verdes

- Foto 31: Jardín en San Lázaro. - 102
- Foto 32: Jardín en San Lázaro. - 102
- Foto 33: Área verde en Tacubaya. - 102
- Foto 34: Área verde en Tacubaya. - 102
- Foto 35: Área verde en La Raza. - 102
- Foto 36: Área verde en La Raza. - 102
- Foto 37: Área verde en Pantitlán. - 102

Foto 38: Área verde en San Ángel. - 102

Edificios

- Foto 39: Edificios aledaños San Lázaro. - 103
- Foto 40: Edificios alrededor del paradero San Lázaro. - 103
- Foto 41: Edificios colindantes Pantitlán. - 103
- Foto 42: Edificios colindantes San Ángel. - 103
- Foto 43: Edificios Tacubaya. - 103
- Foto 44: Edificios en Tacubaya. - 103
- Foto 45: Edificios en La Raza. - 103

Calles importantes

- Foto 46: Av. Insurgentes. La Raza.- 104
- Foto 47: Av. Insurgentes. La Raza.-104
- Foto 48: Av. Revolución. San Ángel.-104
- Foto 49: Av. Insurgentes. San Ángel.-104
- Foto 50: Av. Churubusco. Pantitlán.-104
- Foto 51: Calzada I. Zaragoza. San Lázaro.-104
- Foto 52: Av. Ing. Eduardo Molina. San Lázaro.-104
- Foto 53: Av. Jalisco. Tacubaya.-104
- Foto 54: Calle Arq. L. Ruiz. Tacubaya.-104
- Foto 55: Av. C. Lazo. Tacubaya.-104

Plazas

- Foto 56: Plaza en el paradero de Tacubaya.-105
- Foto 57: Feria en el paradero de Tacubaya.-105

Paraderos

Tacubaya

- Foto 58: Bahías - 114
- Foto 59: Paradas de camiones de la RTP - 114
- Foto 60: Paradero de Tacubaya (foto de satélite). - 115
- Foto 61: Vista general del paradero. - 115
- Foto 62: Bahía. - 116
- Foto 63: Señalización. - 116
- Foto 64: Bahías en la av. C. Lazo. - 116
- Foto 65: Estación Tacubaya – México DF. - 116
- Foto 66: Metrobús terminal Tacubaya. - 116

San Lázaro

- Foto 67: Paradero de San Lázaro (foto de satélite). - 118
- Foto 68: Vista general del paradero en la av. Ing. E. Molina. - 118
- Foto 69: Bahías en la av. E. Molina y a izquierda entrada al paradero interior. - 119
- Foto 70: Mercado dentro del paradero, al fondo estación de la línea B del Metro. - 119
- Foto 71: Entrada a TAPO desde el paradero. - 119
- Foto 72: Bahías en la Calzada I. Zaragoza. - 119
- Foto 73: Interior de la TAPO. - 119
- Foto 74: Interior de la TAPO. - 119

- Foto 75: Salida del Metro de la estación. - 120
- Foto 76: Paradero Modernizado. - 120
- Foto 77: Interior de la estación del Metro. - 120
- Foto 78: Entrada de la línea B del Metro. - 120
- Foto 79: Bahía reordenada, línea del Metro. - 120
- Foto 80: Bahía reordenada. - 120

Pantitlán

- Foto 81: Paradero Pantitlán (foto de satélite). - 122
- Foto 82: Vista general del paradero. - 122
- Foto 83: Bahías y pasillo. - 123
- Foto 84: Entrada de Bahías. - 123
- Foto 85: Basura. - 123
- Foto 86: Bahía y camión. - 123
- Foto 87: Pasillo de conexión al Metro. - 123
- Foto 88: Puestos de ambulantes en las bahías. - 123
- Foto 89: Terminal Pantitlán (Metro). - 123
- Foto 90: Orillas del paradero. - 123

San Ángel

- Foto 91: Paradero desde av. Revolución. - 124
- Foto 92: Interior del paradero. - 124
- Foto 93: Paradero de San Ángel (foto de satélite). - 125
- Foto 94: Entrelazado de paradas, puestos, tomas de energía y capilla.
Variedad de estímulos. - 125
- Foto 95: Colorido de los puestos, suavizante de la imagen. - 125
- Foto 96: Interior del paradero, calle central. - 126
- Foto 97: Paradas invadidas por puestos. - 126
- Foto 98: Puestos de ventas. - 126
- Foto 99: Bahía y puestos de ambulantes. - 126

La Raza

- Foto 100: Paradero de LaRaza (foto de satélite). - 128
- Foto 101: Vista general del paradero. - 128
- Foto 102: Vista al norte del paradero. - 129
- Foto 103: Parada del Metrobús. - 129
- Foto 104: Puestos de venta en el piso. - 129
- Foto 105: Transporte en el paradero. - 129
- Foto 106: Puestos de comida en la entrada del Metro. - 129
- Foto 107: Colorido de los puestos, variedad de estímulos. - 129
- Foto 108: Entrada del Metro. - 129

Conclusiones

- Foto 109: Paradero de San Lázaro, modernizado.-170
- Foto 110: Paradero de Tacubaya. Descuido.-171
- Foto 111: Paradero La Raza. Diversidad de Funciones.-172
- Foto 112: Anteproyecto de la SETRAVI.-173

Índice

Introducción	4
1. Planteamiento del problema	7
1.1. Consideraciones generales	7
1.2. El problema.....	9
1.3. Hipótesis y objetivos	14
2. Cuestiones generales acerca de la imagen y de la imagen urbana	16
2.1. Introducción	16
2.2. Imagen urbana.....	16
2.2.1. Definición	16
2.2.2. Importancia	17
2.2.3. Subjetividad.....	19
2.3. Percepción visual	19
2.4. La teoría de la Gestalt	24
2.5. Elementos que influyen la percepción de la imagen	29
2.6. Mapas mentales e imaginarios urbanos	37
2.7. Semiótica	39
3. El Marco Teórico de Kevin Lynch - Imagen urbana.	
Ideas complementarias de otros autores	41
3.1. Kevin Lynch: La imagen de la ciudad	41
3.2. Otros autores	53
3.3. Conceptos y elementos teóricos.....	64
4. Paraderos o CETRAMs y los actores involucrados en su imagen	69
4.1. Introducción	69
4.2. Transporte público en la ciudad de México	69
4.3. Vialidad en la Ciudad de México	72
4.4. Números actuales del transporte público en el DF	76
4.5. Los paraderos	78
4.5.1. Administración de los paraderos	80
4.5.2. Programas de modernización de paraderos	82
4.6. Imagen urbana y los reglamentos.....	83

4.7. Los actores de la imagen urbana de los paraderos.....	88
4.7.1. Actores dinámicos	88
4.7.1.1. El gobierno	88
4.7.1.2. Los transportistas.....	90
4.7.1.3. El comercio informal.....	90
4.7.1.4. Los usuarios	93
4.7.2. Elementos estáticos	93
4.7.2.1. El mobiliario urbano.....	93
4.7.2.2. La vegetación	94
4.7.2.3. Los edificios	94
4.8. Los paraderos seleccionados para estudio de la imagen urbana en la Ciudad de México.....	102
4.8.1. Características de los paraderos.....	102
4.8.2. Paradero Tacubaya.....	102
4.8.3. Paradero San Lázaro	103
4.8.4. Paradero Pantitlán	104
4.8.5. Paradero San Angel	105
4.8.6. Paradero La Raza	105
5. Encuestas y entrevista.....	126
5.1. Encuesta	126
5.2. Entrevista	133
5.3. Conclusión.....	137
6. Imagen urbana, Transporte y Vialidad	139
6.1. Consideraciones generales.....	139
6.2. Imagen urbana de los paraderos.....	142
6.3. Encuesta	149
6.4. Entrevista	152
6.5. Reglamentos.....	153
6.6. Conclusión con referencia a cada paradero	154
7. Conclusiones y recomendaciones.....	160
7.1. Consideraciones generales.....	160
7.2. Metodología	161
7.3. Conclusión central	162

7.4. Sobre las hipótesis del trabajo	165
7.5. Principales aportaciones de la tesis.....	167
7.6. Recomendaciones	168
7.7. Agenda de investigación para el futuro	169
Bibliografía	171
Modelo de la encuesta	182

Introducción

México es un país cuya infraestructura urbana se caracteriza por notables y profundos contrastes. En términos generales, los edificios, casas, parques, plazas, vialidades de acceso y mobiliario urbano asociados a *propiedad privada de alto nivel*, suelen tener una calidad, al menos localmente, comparable a estándares internacionales. La *propiedad privada de niveles medios y bajos* suele tener una apariencia y un funcionamiento desigual e impredecible. Al lado de encantadores “rinconcitos” habitacionales o comerciales se encuentran –en la mayoría de las ciudades mexicanas- inmuebles, mobiliario urbano, micro-zonas que son reprobables desde el punto de vista de la imagen. Además de esta clasificación provisional, de zonas extremas muy pobres o muy ricas, es visualmente claro que hay una tendencia en varias ciudades, pero sobre todo en la ciudad de México, a que ambos elementos (la apariencia agradable, funcional, y por otra parte la fealdad visual, olfativa y sonora junto con el caos organizativo) convivan muy de cerca, se encuentre uno al lado del otro al recorrer casi cualquier zona de la ciudad, vale decir, que ambos aspectos (la imagen agradable y la imagen fea) luchan *codo a codo* en las calles, los edificios, las viviendas, el mobiliario urbano, los transportes, los bienes públicos.

La imagen urbana de una ciudad es importante. El calificativo de *fea ó bonita* que le dan los visitantes a una ciudad tiene impactos con ramificaciones sociales muy extensas. El caso de la ciudad de México es muy complejo. Sin duda muchos visitantes y parte de los capitalinos no la calificarían propiamente como bonita, estos mismos y muchos otros afirmarían que tiene una riqueza histórica y patrimonial de primer orden, y que cuenta con infraestructura y mobiliario urbano, aquí y allá, de primer orden. Simplemente el recorrido completo de Paseo de la Reforma, a partir de av. Juárez hasta la carretera de Toluca presenta una imagen, que en conjunto y en su tipo es difícil encontrar en otras ciudades. El acceso de los ciudadanos menos privilegiados económicamente tiene algunas *posibles* compensaciones a nivel de bienes públicos o “amenities”, tales como el dominical paseo al parque de Chapultepec, uno de los más grandes bosques urbanos del mundo, sin embargo el acceso cotidiano a la infraestructura y mobiliario urbano confronta a los ciudadanos no afluentes con realidades no tan agradables, en promedio. Es *entonces* importante, como criterio de política pública urbana, el tender a mejorar y homogeneizar la imagen de la ciudad con la que conviven cotidianamente la mayoría de los capitalinos.

Por otra parte, el transporte es fundamental en la esfera urbana. Es un componente urbano muy estudiado desde puntos de vista técnicos, considerando los datos de estudios de origen-

destino, los flujos de pasajeros, con modelos matemáticos, etc. Sin embargo, la cuestión de su planeación, sea la concebida por las autoridades competentes o por los transportistas, lleva una dosis de intuición, enfoque artesanal y arbitrariedad. Desde luego, esta cuestión se complica más allá de estándares promedio en la ciudad de México, debido a su singular historia que inicia como una ciudad lacustre y que sufrió sucesivas transformaciones radicales hasta el día de hoy, muchas de las decisiones históricas tomadas, especialmente a lo largo del siglo XX se perciben, se sufren y se modifican continuamente en el presente.

Entre los innumerables aspectos técnicos y urbanísticos relacionados al transporte, un punto es particularmente relevante: el de los mecanismos de ordenamiento y redistribución de los flujos de pasajeros. Dentro de ellos, en nuestra ciudad, al igual que en muchas otras, se han construido y desarrollado nodos estratégicos para ayudar en dichas funciones. En la ciudad de México se trata de los Centros de Transferencia Modal o CETRAMs, popularmente conocidos como paraderos. Son verdaderos escaparates de actividad urbana, tanto por las funciones originales asignadas de redistribuir y redireccionar los flujos de pasajeros, como por la posterior evolución que han tenido, muy ligada a las características generales de la ciudad, a la idiosincrasia de sus habitantes, y a las presiones generales de la economía y la política, tanto local como federal, dado el estatus particular del Distrito Federal, y la relación del gobierno de la ciudad con el gobierno de la república.

Estos dos temas, el de la imagen urbana y el de la problemática del transporte en el D.F., me han parecido importantes y fascinantes, desde que llegué a vivir a la ciudad de México hace veinte años. En esta tesis trato de estudiar algunos aspectos de la relación entre ambos, concretando el objeto de estudio en lo que sería *la imagen urbana de los paraderos*.

El objeto de estudio es eminentemente dinámico: el transporte lo es, por supuesto, pero también el imagen urbana que se genera en los usuarios se va modificando a lo largo de los días, meses o años, y se retroalimenta y modifica más profundamente con los continuos cambios, a nivel micro o macro que las políticas públicas urbanas, así como la acción ciudadana van introduciendo en los paraderos, el transporte y la ciudad en general.

Se podría argumentar que la imagen es esencialmente estática, y el transporte es esencialmente dinámico. Sin embargo, ambos temas –imagen y transporte– gozan de ambas características: estáticas y dinámicas. Un enfoque estético de la imagen urbana en relación con las vialidades nos llevaría a un estudio fotográfico del objeto. Pero nos parece que un enfoque dinámico de la doble interacción entre los puntos organizativos centrales del transporte y el imaginario urbano cambiante que se genera en los ciudadanos que lo usan cotidianamente, nos lleva a una película o al menos a un video de un trozo sumamente interesante de la

actividad urbana. El objetivo final es desde luego comprender mejor el tema para contribuir a mejorarlo.

Breve descripción de los capítulos

La tesis está organizada como sigue. En el Capítulo 1 se plantea el problema, es decir, se describe el objeto de estudio, y se enuncian las hipótesis y objetivos del trabajo.

En el Capítulo 2 se aborda la conceptualización de Imagen, Imagen Urbana, apoyándose en varios elementos de la Teoría de la percepción visual, en particular de la Teoría de Gestalt, y la psicología de formas y colores.

El Capítulo 3 presenta con algún detalle, la Teoría de Kevin Lynch acerca de la imagen de la ciudad. Sus conceptos se utilizarán de manera central. Así mismo, se describen brevemente las aportaciones de otros autores. Al final de este capítulo se realiza una sistematización de los conceptos de los capítulos 2 y 3, a ser aplicados en el análisis de la imagen urbana de los paraderos y comprobar las hipótesis propuestas.

En el Capítulo 4 se describe en detalle el funcionamiento de los paraderos (CETRAMs), atendiendo a su infraestructura y a los actores urbanos importantes para la imagen urbana que generan los mismos.

El Capítulo 5 contiene los cuestionarios que se aplicaron a usuarios de cinco paraderos seleccionados, así como a alumnos y profesor de la maestría en Estudios Urbanos de la UAM-A. Los cuestionarios se presentan, se califican e interpretan. Por último, se tiene una entrevista con un funcionario de alto nivel de la SETRAVI, en la que éste describe parte de los proyectos futuros para los CETRAMs.

En el Capítulo 6 se realiza y se aplica la conceptualización que se ha hecho anteriormente de la imagen urbana, a la cuestión del transporte y las vialidades, en el contexto concreto de los CETRAMs.

Finalmente, el Capítulo 7 contiene las conclusiones, algunas recomendaciones prácticas que se desprenden de la Tesis, y una agenda para investigación futura, dentro del marco desarrollado en este trabajo.

Capítulo 1: Planteamiento del problema

1. 1. Consideraciones generales

La imagen de la ciudad se revela a sus habitantes y a los que la visitan y la recorren, por el trazado de sus calles, sus vialidades, principalmente los corredores y ejes metropolitanos, los edificios, la vegetación, los espacios públicos, los mojonos, la población y sus actividades, etc. Todo esto contribuye a formar la imagen de la ciudad. Esta imagen de la ciudad es apreciada desde sus calles, por donde se moviliza la gente y se percibe el espacio circundante. Las personas se mueven de diversos modos, a pie, en sus coches, o en las distintas formas de transporte público. La imagen del transporte es una parte importante de la imagen de la ciudad. Todo lo que se hace alrededor de la industria de los coches, transporte de carga y transporte público es también una parte importante de las actividades de la economía de los países, y es uno de los temas principales a tratar en el urbanismo de las ciudades y de la imagen de éstas, encargo del que se ocupan los profesionales preocupados por la imagen: los urbanistas, arquitectos, y otros profesionales. El estudio de la imagen urbana en el tema del transporte público es interesante y al mismo tiempo importante y tiene la finalidad de detectar problemas en el funcionamiento de la movilidad de la población y también por la preocupación de la imagen de la ciudad y del transporte de la personas a lo largo de los recorridos. Por eso el transporte público debería poseer una imagen agradable en todos sus aspectos ya que la población ocupa mucho tiempo en transportarse a sus destinos.

La movilidad de las personas o de la población involucra muchos aspectos. Entre otros la cantidad de personas a transportar, las características de las vialidades, la flota de vehículos, la administración, las instituciones, las fábricas de vehículos, proyección de todo lo que se refiere al transporte desde el particular al público, el mobiliario de apoyo, el entrenamiento del personal que va dirigir tanto los vehículos como el tráfico y demás aspectos, así como también los locales de transferencia de modos de transporte. En realidad el transporte de las personas abarca muchos aspectos y afecta mucha población en su funcionamiento, y su imagen influye de cierto modo en la vida de las personas de la ciudad.

En las vialidades y calles de la ciudad circulan los vehículos tanto del transporte particular como del transporte público. El transporte tiene un inicio y un final, algunos de los paraderos son el inicio y el final de los viajes en transporte público, también para la transferencia o cambio de medio de transporte hacia otros destinos en el DF, e incluso hacia los

municipios del Estado de México. Los paraderos son espacios situados generalmente en las estaciones del Metro, destinados al ascenso y descenso de las personas y a maniobras y estacionamiento de los camiones y microbuses. Son áreas que se iniciaron con la construcción del Metro en 1969, se desarrollaron con el tiempo y el crecimiento de la población, rebasaron su superficie inicial, crecieron desmesuradamente en detrimento de su funcionalidad y consecuentemente de su imagen urbana.

1.2. El problema.

Los paraderos son espacios destinados al ascenso y descenso de pasajeros del transporte público, para los puntos al inicio, final y la transferencia de diversos modos de transporte público (Metro, Metrobús, trolebús, camiones RTP, peseros, taxis). Los paraderos son esenciales para el funcionamiento y circulación del transporte público en la ciudad de México. Están situados en puntos estratégicos de la urbe, la mayoría de ellos en las estaciones finales de las líneas del metro, conectan éste con puntos más alejados de la ciudad, donde el metro no llega. Estructuran una gran diversidad de rutas a los distintos puntos de la ciudad y la red de transporte da cobertura a toda la extensión urbana.

La ciudad de México posee una red de vialidades muy extensa y un sistema de transporte público enormemente significativo. Está constituida por dos entidades federativas: DF y los municipios conurbados del estado de México. En el DF, existen 45 paraderos de transporte público, los CETRAMS, y en los municipios conurbados del Estado de México hay 3 paraderos significativos, distribuidos en puntos estratégicos sobre los principales ejes de desarrollo de la trama urbana.

Los paraderos fueron creados, en 1969, con la construcción del Metro, y les fue designada una superficie dada para el desarrollo de sus actividades, la cual correspondía al volumen de transporte que requería la metrópoli. Con el crecimiento acelerado (natural y por inmigración) de la ciudad, esta superficie destinada a los paraderos fue exigiendo mayor territorio y más medios de transporte para poder operar y dar el servicio requerido por este aumento poblacional. La superficie dada inicialmente estaba circunscrita en un área construida dentro de la ciudad, muchas veces sin posibilidad de crecimiento. Al pasar del tiempo se anexaron más rutas y se diversificaron las existentes. Ello ocasionó superposición de rutas, de paradas conjuntas de las diversas modalidades de transporte, todo ello concurriendo en el área de los paraderos y también ocupando calles aledañas que no estaban destinadas al paradero.

Por otro lado, se da el fenómeno del comercio informal. Al inicio eran pocos los vendedores ambulantes y atendían las necesidades de los que trabajaban en los paraderos, pero debido a la gran factibilidad para obtener ganancias en estos locales - ya que en ellos transitan una gran cantidad de personas - estos comerciantes invadieron los paraderos, ocupando todos los espacios vacíos con sus puestos. Las consecuencias de esta acumulación de transporte, así como del aumento del comercio informal en áreas aledañas a las entradas del metro y a los alrededores del paradero, se empezaron a notar: la visibilidad se obstaculizó, su funcionalidad

perdió espacio, el comercio establecido alrededor del paradero perdió su clientela. La interacción conflictiva de estos procesos como el transporte, los concesionarios, el comercio informal y la pérdida del control administrativo comprometieron la gobernabilidad del local y ocasionaron que las responsabilidades se diluyeran en cuanto a la organización, la limpieza y cuidado de los paraderos. Su imagen urbana se deterioró.

A pesar de que estos paraderos están en constantes reordenación, y los organismos a cargo de estas reformas promueven muchas acciones con la finalidad de mejorar la imagen de los paraderos, sin embargo la imagen de los mismos no cambió como debería, salvo en algunos casos como el paradero de San Lázaro, el cual fue reconstruido y en el cuerpo central, presenta una imagen agradable. Pero es uno de los casos aislados en que la reordenación llegó a ser efectiva. En general, los paraderos continúan teniendo una imagen de ser inseguros, poco limpios y de desorden, a pesar de que están bajo constantes reordenamientos y modernizaciones.

La imagen urbana de los paraderos es un conjunto de aspectos físicos en las que actúan elementos estáticos y dinámicos. Por elementos estáticos nos referimos al área del paradero, las unidades de transporte, bahías, calles internas, mobiliario, paradas, jardines, señalización, etc. Los elementos dinámicos son los transportistas, concesionarios, los usuarios, administradores, los comerciantes informales, etc. La imagen del paradero es el conjunto de estos elementos estáticos y dinámicos. Las condiciones de los elementos estáticos son dadas y condicionadas por los elementos dinámicos, los dos están sumamente relacionados y al final la imagen del paradero es el conjunto de éstos dos elementos, una interacción de doble retroalimentación entre ellos.

Más en detalle uno de los problemas que más afecta la imagen urbana de los paraderos es la invasión y la presencia de los vendedores ambulantes, que en algunos casos tienen permisos para vender en los paraderos, con líderes y pago de cuotas. De entre los diversos artículos que venden está la mercancía electrónica, teléfonos celulares, relojes, lentes, ropa, zapatos, artículos diversos, dulces, bebidas, etc. Y están los que venden comida preparada en el paradero mismo, los cuales son los que más basura generan y más afectan la imagen urbana del paradero. Los puestos también disminuyen la superficie de pasaje de los peatones, causando una dificultad de tránsito en el paradero. Las entradas del metro son los lugares preferidos para la colocación de los puestos. Muchas tentativas de los proyectos de reordenación consideraron la reubicación de los vendedores ambulantes en locales comerciales, pero se les reubicaba en plazas donde al contrario del paradero no había afluencia de gente, entonces esas plazas se fueron quedando

desiertas, muchas veces fueron usadas como bodegas, y los ambulantes regresaban una y otra vez a los paraderos.

Las condiciones generales del transporte constituyen otro de los aspectos conflictivos en los paraderos, debido a que su tiempo de vida ha expirado. Muchas unidades, la mayoría del Estado de México, no cumplen con los requisitos obligatorios para circular regularmente. Son varios los programas aplicados para la sustitución de las unidades, por otras nuevas y de mayor cupo. Otros problemas son las vialidades, organizar todo el contingente de unidades de transporte no es tarea fácil. Algunos conductores de microbuses violan de manera constante el reglamento de tránsito con faltas que van desde el ascenso y descenso de usuarios al pasar la calle y en doble fila, el cruce de avenidas con la luz del semáforo en rojo o en preventiva, y hasta insultos a agentes de tránsito que los obligan a avanzar, si bien esto no pasa dentro del paradero, repercute en él y se cometen otras irregularidades dentro de este por parte de los conductores. Además existen unidades sin extintores, con cristales polarizados, descuidadas y conducidas por operadores que no exhiben ninguna identificación que los acredite como choferes de transporte público.

Otro problema es el deterioro del mobiliario de los paraderos, la limpieza de los mismos y el cuidado de los espacios verdes. A pesar de los esfuerzos hechos en este sentido el resultado no es satisfactorio. Aunque la dirección de los paraderos tiene un departamento de mantenimiento en la que se llevan a cabo arreglos y medidas varias para mantener los paraderos en buenas condiciones de operación, esto ha resultado insuficiente.

Además de todo ello, asaltos, violaciones y distribución de droga al menudeo son delitos usuales en algunos de los 45 paraderos del DF. La lucha por la supervivencia entre transportistas, comerciantes informales, usuarios de transporte y entre aquellos que sólo los cruzan, o el paso a los transportistas que no pagan el uso de esas instalaciones son realidades cotidianas. Más graves son los lugares donde se ejerce la prostitución, donde pernoctan indigentes, y donde hay bases de transporte público ilegal. Aproximadamente el 50% de los paraderos de microbuses que se encuentran en la Ciudad de México son considerados “focos rojos.

Esto ha ido desvirtuando la imagen del paradero, con la creación y acumulación de funciones diversas en un espacio, que en principio se dedicaba sólo al transporte público. Hubo una invasión excesiva de otras actividades para este espacio. Con todo esto y los problemas generados alrededor de estas cuestiones enunciadas anteriormente, la imagen del paradero no fue atendida, al contrario de las estaciones del Metro, que sí tienen una buena imagen a pesar que atienden al aumento poblacional igual al paradero, los cuales operan en un mismo local. En

los paraderos estos cuidados no acompañaron su desarrollo continuo; con el pasar del tiempo la imagen de los paraderos o CETRAMS sufrió un fuerte deterioro y hoy su aspecto no está a la altura de su función: de un importante centro de transferencia del transporte público, como están las estaciones del Metro. Además esta imagen de deterioro proporciona muchas veces el desarrollo de actividades ilícitas en el paradero.

La imagen urbana, no es el problema más importante de una ciudad, pero a través de su estudio y transformación se puede incidir, a nivel de diagnóstico y de propuestas para mejoras, en los problemas urbanos más acuciantes.

Las imágenes que construimos a partir de un entorno real se originan principalmente en el uso y apropiación cotidianos de diversos tipos de espacios, se desarrolla una identidad con puntos de referencia a través de los cuales evolucionan las relaciones y las prácticas socio-culturales de los actores sociales.

Los paraderos del transporte público son puntos clave para este sector, y tienen influencia en otros aspectos de la vida urbana para una buena parte de los ciudadanos. Para éstos constituyen espacios transitorios pero indispensables una o varias veces al día, y contribuyen a satisfacer algunas necesidades, además del transporte, así como, en el caso de la ciudad de México, a crear algunos problemas cotidianos para los usuarios por el tiempo, las dificultades o incluso peligros asociados a ellos, y por la imagen urbana que generan.

Debido a que los paraderos son espacios o zonas urbanas de tránsito, de paso, la interrelación de los mismos con los usuarios, con los ciudadanos que requieren de ellos en sus trayectorias cotidianas, es un objeto complicado y esquivo, volátil, para el estudio teórico. No sólo debido al carácter transitorio de la interrelación, sino a las fuertes dinámicas superpuestas de diversos elementos que se presentan en el paradero. De esta manera, los paraderos y la imagen urbana que generan presenta una doble perspectiva de interés: por una parte la comprensión teórica, y por otra, íntimamente relacionada con la primera, la posibilidad de detectar transformaciones positivas para estos importantes puntos del trazado y la dinámica urbanos.

Para concluir, el problema en el cual está inmerso este trabajo es la imagen y la imagen urbana generada por los paraderos de transporte público, enfocando principalmente su aspecto visual, físico, el cual es conocido por ser un foco rojo, una alarma o termómetro en el aspecto general de la ciudad. Su imagen sugiere que los paraderos son inseguros, poco limpios, invadidos continuamente por vendedores ambulantes, a pesar de la preocupación por parte del gobierno y de estar sujetos constantemente a reordenaciones y remodelaciones; sin embargo

son de extrema utilidad, son realmente indispensables para una gran cantidad de la población de la ciudad de México.

El estudio resalta el aspecto visual, pero sin perder de vista el imagen urbana de los usuarios y la población en general, además de los imaginarios urbanos que en sus percepciones personales se añaden los deseos imaginados de cómo podrían ser estos espacios, como queriendo arreglar los espacios mentalmente en un ejercicio de “practica estética”.

Para el análisis de este aspecto visual utilizamos algunos elementos teóricos pertinentes de teoría de la imagen urbana realizada por varios autores, principalmente Kevin Lynch, y de psicología de la percepción visual. Para estudiar detalladamente lo que se comprende por imagen, primero en una visión general de la imagen y después analizar los elementos que la forman, intentamos descomponerla en aspectos tanto estáticos como dinámicos, que contribuyen a generar dicha imagen, y después aplicar los desarrollos teóricos de que se dispone para comprender y volver inteligible la imagen de los paraderos, así como entender las diferencias estructurales y dinámicas con espacios cercanos, tales como las estaciones del Metro. Finalmente, intentamos sugerir mejoras de esa imagen urbana que redunden en beneficios generales para la comunidad.

1.3. Hipótesis y objetivos

Para conducir el estudio de la imagen de los paraderos o Cetrams (Centros de Transferencia Modal) construimos las siguientes hipótesis y objetivos, que nos guiarán a lo largo del trabajo.

1.3.1. Hipótesis

1.3.1.1. Hipótesis principal:

Los paraderos son estaciones que se originaron a partir de la construcción del Metro, y su función es ofrecer al usuario la facilidad para hacer un cambio de modo de transporte. Se construyeron con la finalidad de ayudar al descongestionamiento vial y evitar maniobras en las vialidades aledañas a algunas estaciones. La imagen de estas estaciones del Metro es comparable con las de estándares internacionales, pero los paraderos que se derivaron de éstas y están ubicadas en la mayor parte junto a ellas no alcanzan con dichos estándares de Metro en cuanto a la imagen urbana y no están a la altura de su importancia funcional. Más aún, presentan varios aspectos notoria y sencillamente desalentadores a su utilización. Los paraderos son elementos importantes para la imagen urbana porque por ellos transitan miles de usuarios que enfrentan cotidianamente la imagen de estos locales.

1.3.1.2. Hipótesis secundarias:

1ª. - En las grandes ciudades, principalmente de América Latina, la población crece mucho así como también el parque vehicular, las vialidades ya no son suficientes, el tráfico es más lento, las personas gastan muchas horas del día en trasladarse a sus destinos, horas que podrían ser aprovechadas en otro fin. Frente a un panorama así es necesario incrementar el uso del transporte público, para esto es necesario que éste sea atractivo para las personas, hay que mejorar su imagen, porque para las personas la imagen tiene importancia, principalmente en los locales donde ingresan, salen y cambian de un medio de transporte a otro, es decir que les atraería una mejor imagen en los paraderos del transporte público.

2ª. - El estado de la imagen urbana en los paraderos es resultado de la contradicción entre los objetivos de los planeadores de estos centros modales, de los transportistas y de los comerciantes que se apropian del espacio público, a causa de esto la imagen de estos paraderos se deteriora y los proyectos de mejoras casi siempre se quedan sin concluir.

3ª. - Los paraderos de transporte público son importantes puntos de transbordo de un medio de transporte a otro. Son lugares que necesitan que la imagen ayude en el encuentro de estas rutas o puntos de partida a los destinos de los usuarios. Las señales indicativas para el reconocimiento de estos puntos no proporcionan una imagen de fácil identificación, o no existen.

1.3.2. Objetivos

1.3.2.1. Objetivo principal:

El objetivo de este trabajo es estudiar la imagen urbana en primera instancia comprender el significado de la imagen urbana, sus características, los elementos que influyen en su composición, cómo las personas perciben y construyen su imagen urbana. Aplicar estos conocimientos en el análisis de la imagen urbana de los paraderos de transporte público, en 5 de ellos. La imagen de los paraderos son parte de la problemática del transporte público del DF.

1.3.2.2. Objetivos secundarios

- 1- Intentar contribuir a instrumentar métodos de análisis de la imagen urbana, en pro de una mejor imagen.
- 2- Contribuir en la medida de lo posible a mejorar la imagen urbana de los paraderos.

Capítulo 2: Cuestiones generales acerca de la imagen y de la imagen urbana.

2.1. Introducción

El contenido de este capítulo se refiere a cuestiones de la imagen: el aspecto físico y todo lo que influye en nuestra percepción visual, elementos que usamos para analizar las imágenes. Los aspectos de la imagen a los que nos referimos son: definición, importancia y subjetividad de la imagen. En los aspectos físicos de la visión veremos como funciona el ojo humano, el cerebro y la mente, la cinestesia, es decir la sensación que las diversas líneas (línea horizontal, vertical, diagonal, etc.) provocan en nuestra visión. Veremos la percepción visual en general, analizaremos la perspectiva de la Psicología de la Gestalt de la percepción visual, que trata de la cuestión de cómo y mediante cuáles mecanismos percibimos las imágenes. Los elementos de análisis de la imagen como proporción, escala, ritmo, textura, luz y calor y fealdad. También trataremos del gusto, de los mapas mentales e imaginarios urbanos. Veremos sucintamente la semiótica, ciencia que estudia los símbolos de las imágenes y su relación con la imagen urbana. Al final del 3º. Capítulo se encuentra la sistematización y conceptualización de los elementos teóricos tanto del capítulo 2 como del 3, los cuáles aplicaremos para el análisis de la imagen urbana y comprobación de la hipótesis propuesta.

2.2. Imagen urbana

2.2.1. Definición:

Para definir la imagen urbana usaremos el enfoque de Kevin Lynch. (La imagen de la ciudad, 1960). Lynch define: “la imagen es la percepción de los elementos de la naturaleza y de los elementos creados y contruidos por el hombre, percibidos principal aunque no exclusivamente por el ojo humano e interpretados por la mente de acuerdo a un sistema de valores y experiencias previas”. (Lynch, 1960, p. 15).

Otro autor contemporáneo Xavier Hernández Benítez así define la imagen urbana: “se entiende por imagen urbana al conjunto de elementos naturales y artificiales (lo construido) que constituyen una ciudad y aquí forman el marco visual de sus habitantes, tales como: colinas,

ríos, bosques, edificios, calles, plazas, parques, anuncios, etc... La imagen es, por otra parte, el reflejo de las condiciones generales de un asentamiento: el tamaño de sus lotes y la densidad de población, el nivel de los servicios, la cobertura territorial de redes de agua y drenaje, la electrificación y el alumbrado, el estado general de la vivienda, etc. La imagen urbana es finalmente, la expresión de la totalidad de las características de la ciudad y de su población”. (Hernández Benítez, 2007; internet).

O bien, según la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del DF: “La imagen urbana engloba mas elementos, que simplemente el estado físico que deben tener las edificaciones ya sea que tengan valor histórico o no, como es la concepción, disfrute e identificación de las personas con su colonia y o barrio, con los espacios en donde desarrolla sus actividades y se interrelaciona con el resto de la comunidad y en donde expresa sus tradiciones, razón por la cual, la imagen urbana de la ciudad se convierte en un elemento importante para la población”. (PAOT, 2003; internet).

Estos tres testimonios nos sugieren la definición de imagen urbana, se completan para formar un idea general de la imagen urbana: la imagen urbana es la integración del medio ambiente, medio natural, las construcciones hechas por el hombre y los lazos que este ha construido con este entorno que le da identidad y significado a las personas que viven en esta comunidad y las relacionan de manera particular con su lugar o entorno.

2.2.2. Importancia

La importancia de la imagen reside en que vivimos en un mundo de imágenes, estamos rodeados de objetos que forman parte del conjunto de cosas que constituyen la imagen, cotidianamente las percibimos y las interpretamos, vivimos la vida en función de ellas. Nos organizamos y nos orientamos con base en las imágenes. Pero hacemos todo esto automáticamente sin pensar en su valor o en la importancia de estas imágenes, a pesar de ellas hacer parte fundamental en nuestras vidas.

Nosotros nacemos y empezamos casi inmediatamente a percibir el mundo, aprendemos a través de las imágenes, vivimos con ellas y cuando éstas se apagan dejamos de existir. Son parte importante de nuestras vidas, acciones y reacciones, las cuáles están basadas en el poder y fuerza que las imágenes emanan.

Kevin Lynch dice que “Nuestra imagen ambiental es también una parte fundamental de nuestro instrumental para la vida” (Lynch, 1960, p.149). Para las culturas primitivas interpretar las imágenes del medio ambiente era esencial para la sobrevivencia, para el trabajo, para crear y vivir en armonía con el paisaje. Nos sentimos identificados con nuestro ambiente, nos habituamos a nuestro entorno conocido. Pues éste nos representa la continuidad y la estabilidad en un mundo inseguro...una imagen ambiental eficaz confiere a su poseedor una fuerte sensación de seguridad emotiva. Puede establecer una relación armónica entre sí y el mundo exterior. Proporciona la materia prima para los símbolos y recuerdos colectivos de comunicación de grupo. Permite desplazarse con familiaridad y prontitud.

La imagen urbana también es una “amenity”, es decir, un servicio o bien público, una imagen agradable de la ciudad, atrae población que se deleita y se divierte con ella, atrae el turismo y por consecuencia ingresos para la ciudad y trabajo para la población residente. Además de ser un producto que trabaja a favor de la economía, es un instrumento para que los gobernantes apliquen políticas en la ciudad.

“La importancia de la imagen urbana reside en que esta contribuye a forjar la personalidad de una ciudad, o mejor dicho, las diferentes personalidades que coexisten en toda la ciudad”. (Olivo, 2004; internet). Y la misma autora cita que la imagen urbana además tiene argumentos a su favor de carácter utilitario, o sea, una mejor imagen implica más higiene y salud para la población urbana, disminución de vandalismo y de la criminalidad. Genera empleos y ganancias provenientes por ejemplo del turismo como ya se dijo anteriormente. Un ejemplo de lo anterior es la ciudad de Cancún, así como las ciudades coloniales. Además de las imágenes naturales que nos atraen tenemos las imágenes creadas por la arquitectura que nos sorprenden. Aquí nos influenciamos por las imágenes descritas por otras personas que conocieron o conocen otros lugares, éstas nos revelan sus imaginarios urbano, es decir: la asimilación de la imagen percibida, procesada y expuesta en los términos del individuo que las asimiló y agregó sus deseos; nos fascinan con sus relatos, sus apasionadas visiones de los pasajes vividos.

Jan Bazant nos dice “el éxito de un proyecto urbano en gran medida radica en la imagen que transmite y en como la comunidad urbana lo percibe y lo incorpora a sus referencias mentales de la ciudad. En la medida en que el diseño proyecta con claridad y vigor su imagen, ésta tendrá mayor impacto e influencia en la percepción de los usuarios”. (Bazant, 1983, p. 81). Cuanto más impactante sea la imagen vivida, más profunda y fuertemente se formará la imagen urbana.

Para finalizar con la importancia de la imagen urbana, al analizarla también podemos percibir los problemas sociales, económicos, políticos de un lugar o ciudad. Para este trabajo el estudio de la imagen urbana es importante en si mismo y para detectar otros problemas como de funcionamiento, señalización, seguridad, etc., del paradero.

2.2.3. Subjetividad

La imagen, cuando se refiere a la percepción del individuo, es un tema subjetivo. En la percepción de la imagen por el individuo influye la cultura, el medio social, la situación económica, el entorno ambiental del mismo. Una misma imagen es perceptible de forma particular en la mente de cada ser humano.

“Todo individuo en razón directa con su propia entidad posee un mundo interior que se refleja en un conglomerado propio de imágenes; imágenes que van paso a paso fortaleciendo su personalidad y que son su medio de comunicación consigo mismo y con el medio que lo rodea”. (Ibáñez; Hirata, 1994; p. 24).

Los seres humanos somos todos diferentes en mayor o menor grado, tenemos personalidades y caracteres diferentes. Así, el modo de lectura o percepción de los diversos espacios e imágenes dependen de muchas cosas: de nuestro carácter, de nuestros valores culturales, de las actividades que desempeñamos, de las preocupaciones de cada uno, de la familiaridad con el entorno que nos rodea, de la edad de las experiencias vividas.

Por otro lado, a pesar de esta diversidad de imágenes en los seres humanos, debe haber una coherencia y de cierta forma unanimidad en una imagen general que es necesaria y objetiva para planear y proyectar mejorías para la colectividad. Es decir se debe llegar a un consenso para sugerir propuestas en el ordenamiento de los paraderos y en su imagen.

A seguir veamos como percibimos las imágenes.

2.3. Percepción visual

Percibimos el entorno que nos rodea con nuestros cinco sentidos: vista, oído, olfato, tacto y gusto. En la cuestión de la percepción de las imágenes el sentido es el de la vista, el sentido

más complejo que tenemos. La región física del cerebro que se ocupa la visión está localizada en la parte posterior del cráneo: los lóbulos occipitales. (ver figura n.1)

El proceso de cómo vemos comienza cuando los rayos reflejados y que divergen de un objeto bajo la luz, son captados por el ojo, estos atraviesan la córnea, la pupila, el cristalino, llegan al fondo del globo ocular, donde se sitúan una serie de fotorreceptores llamados **conos** y **bastones**. Los **conos** son los receptores de la luz diurna, de los efectos luminosos intensos y diferencian distancias. Los **bastones** son los que captan niveles de baja intensidad lumínica, también son responsables de la visión nocturna. Los primeros ven color los segundos el blanco y negro. Después de este proceso donde la luz es captada por los fotorreceptores, los conos y los bastones, el estímulo creado por la luz se transmite a la región cerebral correspondiente a la visión (lóbulos occipitales) por medio del nervio óptico, y es interpretado. De la interpretación nos ocuparemos mas adelante, veamos primero el proceso físico que envuelve la captación de las imágenes. La retina situada al fondo del ojo recibe la imagen en posición invertida y en esta forma la envía a las regiones visuales del cerebro, que la procesan en la posición correcta (David, 2006; internet) (ver figura n.2 y 3).

Cuando vemos un objeto, percibimos su tamaño, forma, color y su posición con respecto a otros objetos, esto implica la utilización de los dos ojos: visión monocular y visión binocular. La visión monocular, es decir solo con un ojo, percibimos la superposición, brillantez, paralelismo, elevación, color y distinción de contornos. Con la visión binocular, con los dos ojos percibimos la forma espacial en tres dimensiones, que es el resultado de las diferencias y comparaciones de los objetos que se forma en cada retina, en las cuales las imágenes de un mismo objeto son ligeramente distintas una de la otra, debido a que estas están separadas. La perspectiva es el resultado de estas dos imágenes. (Percepción espacial, 2004; internet).

Después de esta breve explicación del proceso físico de la visión y e del trayecto de las imágenes desde la visión hasta la llegada del estímulo al cerebro, veamos como el cerebro interpreta la imagen percibida.

“La percepción es el proceso realizado por los órganos sensoriales y el sistema nervioso central en forma conjunta. Consiste en la captación de estímulos, mediante los receptores pertinentes, para ser procesados e interpretados por el cerebro. Se representa en 3 fases: detección, transmisión y procesamiento. En la detección, el estímulo es captado por alguno de los órganos sensoriales, en la transmisión, los órganos sensoriales transforman la energía proveniente del estímulo en señales electroquímicas que son transmitidas como impulso nervioso al cerebro; en el procesamiento el estímulo llega al cerebro donde es interpretado.” (David, 2006; internet). “En este proceso el cerebro clasifica y estructura las informaciones

recibidas por nuestros sentidos y las organiza en representaciones significantes”. (Jerome, 1995; p. 123)

La interpretación de los estímulos del exterior conlleva un proceso histórico, el hombre desde que fue creado fue aprendiendo a interpretar la naturaleza vinculando todos los hechos, a principio, con el instinto de supervivencia. El mundo exterior se encuentra lleno de estímulos, los cuales interpretamos y en esta acción intervienen una serie de factores como nuestras tendencias, intereses y gustos, experiencias pasadas, vivencias personales, las necesidades, el ambiente cultural, como también la intensidad y tamaño del estímulo, la situación actual, la concurrencia de los hechos en la memoria, etc.; factores que condicionan nuestras percepciones.

La percepción visual es estudiada en la psicología, en especial por la Psicología de la Gestalt dentro de la rama de la percepción visual, la cual detallaremos más adelante por tratarse de una teoría que explica como percibimos las imágenes.

En el intento de encontrar algún modo de cuantificar los estímulos físicos asimilados, la percepción es estudiada por la psicofísica, con el objeto de poder formular principios ó guías teóricos de medir las percepciones visuales. “La psicofísica estudia la relación entre los estímulos físicos y las respuestas subjetivas o sensaciones. Los principales estudiosos del fenómeno son Fechner (1860) fundador de la psicofísica, fue el primer científico que propuso que los fenómenos subjetivos son mensurables. Las escalas subjetivas de intensidad se “objetivaron” midiendo la distancia entre umbrales mínimos (de detención, absolutos y de reconocimiento) y umbrales máximos (la mayor intensidad perceptible) para sensaciones de diferentes modalidades. Weber formulo la ley de su mismo nombre: dice que la sensación aumenta en forma aritmética, mientras que la intensidad del estímulo aumenta en forma geométrica, pero Fechner dice que mientras la sensación aumenta en forma lineal, la intensidad del estímulo aumenta en forma logarítmica. Estas dos leyes junto con la de Stevens que dice que a proporciones iguales del estímulo corresponden proporciones iguales de la sensación; siguen vigentes, han trascendido los límites de las psicofísica y hasta hoy se aplican en diferentes campos: ciencias tecnológicas de alimentos, ingeniería humana, farmacología, neurología, ciencias sociales y otros”. (La alimentación latinoamericana, 2005; internet).

En las artes, principalmente en la pintura, la percepción visual es más intensamente estudiada que en las otras artes o ciencias. La pintura consiste en percibir los estímulos del mundo exterior que generalmente son tridimensionales y plasmarlos sobre un plano dimensional, el resultado puede ser real, imaginado y surrealista, etc. En lo urbano se trata de

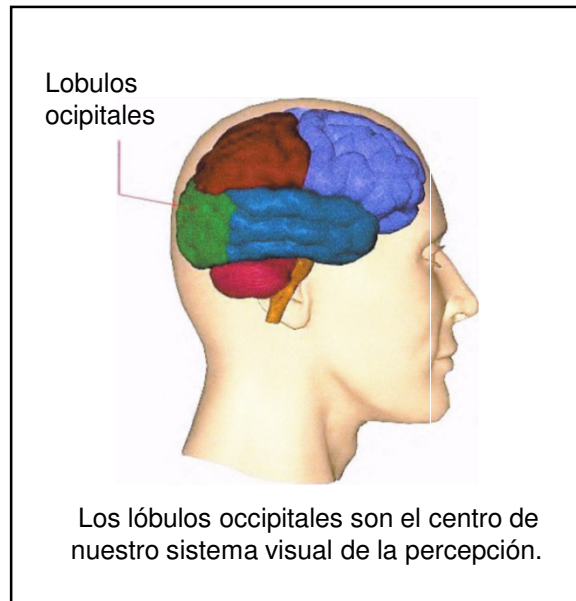


Fig. 1 : Cerebro humano

Fuente : <http://.neuroskills.com/tbi/espoccipit.shtml> 18/10/2004

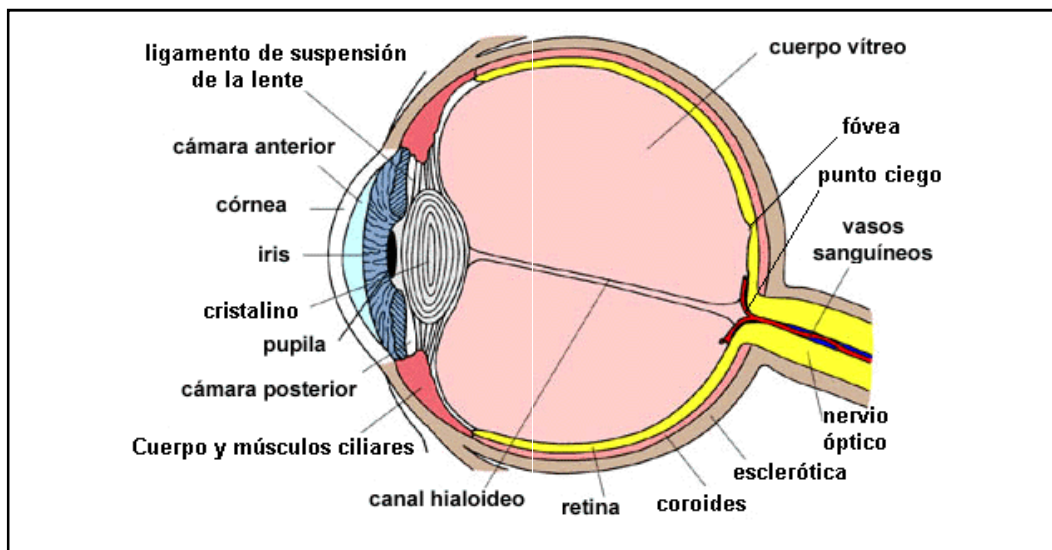
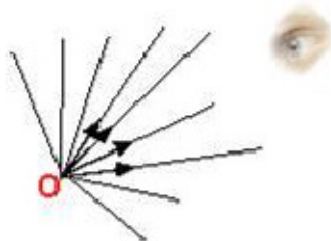


Figura 2: el ojo humano

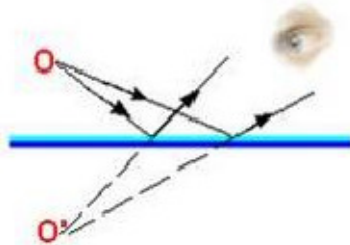
Fuente : html.rincondelvago.com/ojo-humano_3.html

COMO VEMOS

El sistema óptico del ojo recoge los rayos reflejados que divergen del objeto y llegan a él.



El cerebro identifica la posición del objeto como el punto donde convergen las prolongaciones del haz de rayos que le llegan procedentes del objeto.



El cerebro debe poner "recta" la imagen que se forma "invertida" en la retina.

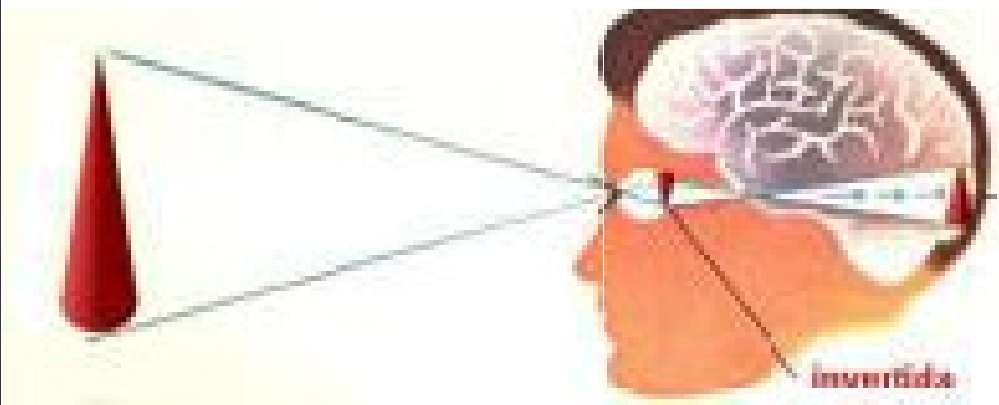


Figura no. 3 : Como vemos.

Fuente : [Leyes gestalticas de la psicologia Gestalt](http://leyes-gestalticas-de-la-psicologia-Gestalt.blogspot.com/)
leyes-psicologia-gestalt.blogspot.com/

percibir los estímulos, estructurarlos, depurarlos y aplicarlos en una tridimensión real que debe de traducirse en un beneficio para la población de una ciudad, debe percibir lo que necesita esta ciudad y su gente.

Para entender más detalladamente sobre como percibimos las imágenes, nos remetemos a la Teoría de la Gestalt de la percepción visual.

2.4. La teoría de la Gestalt

La teoría de la Gestalt estudió cómo la mente capta e interpreta las formas y modelos que ve. Es una teoría extensa sobre el comportamiento del cerebro y la mente, en la que el análisis de la percepción visual es una parte de ella. Surgió a finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

La teoría de la Gestalt afirma que no se puede tener conocimiento del todo a través de las partes, pero sí de las partes a través del todo. Y que solo a través de la percepción de la totalidad es que el cerebro puede de hecho percibir, decodificar y asimilar una imagen o un concepto. Que los conjuntos poseen leyes propias y éstas rigen sus elementos. Se contraponen a la teoría anterior el asociacionismo, la cual creía que se percibía la imagen a través de sus partes componentes, comprendiéndolas por asociaciones de experiencias pasadas.

Los autores de la teoría de la Gestalt son los teóricos Max Wertheimer, Kurt Kohler, Kurt Koffka y Kurt Lewin, los cuales desarrollaron la teoría en Alemania en el comienzo del siglo XX, y en la segunda guerra mundial emigraron a Estados Unidos. Rudolf Arnheim fue un discípulo de Wertheimer que aportó mucho a la percepción visual, en especial en el arte y cine.

La teoría de la Gestalt, analiza el comportamiento natural del cerebro, cuando éste actúa en el proceso de la percepción, y concluye una serie de leyes, sobre la percepción humana de las formas. Son relaciones o principios con los cuales las partes de la imagen son agrupadas en la percepción visual. Estas leyes son: 1. figura-fondo; 2. pregnancia o buena forma; 3. proximidad; 4. igualdad, equivalencia o similitud; 5. cerramiento o clausura; 6. experiencia pasada; 7. simetría; 8. continuidad; 9. repetición; 10. figura más sencilla y más grande.

Las leyes de la Gestalt son variables en su número, dependiendo del autor que las interprete van desde el número 7 dado por los primeros teóricos, pero se puede encontrar variantes hasta llegar alrededor de 100 conforme otros estudiosos.

Además de las leyes sobre la percepción visual la Teoría de la Gestalt tiene un principio general que dice: “A primera vista, los principios de la psicología de la Gestalt parecen sugerir que la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y la regularidad. Y que la mente

está ansiosa de información, de una información constante, cambiante. La mente también busca constantemente relaciones matemáticas, o proposiciones, en los objetos, en las imágenes”. Podríamos decirlo de otra forma: “ante una información visual aleatoria o desconocida, la mente organiza los datos de acuerdo con ciertas preferencias inamovibles”. Estas preferencias son las leyes de la Gestalt. (Roth, 1999, p. 61)

Este principio general de la Teoría de la Gestalt es uno de los conceptos que tiene mucha importancia en la apreciación o interpretación de las imágenes, desde que la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y la regularidad, si una imagen presenta un orden será una imagen que será agradable a la contemplación. La mente también busca las relaciones matemáticas, veremos esto en el apartado sobre la proporción en este mismo capítulo, veremos como la naturaleza presenta este fenómeno donde plantas, flores, las conchas del mar tienen patrones de desarrollo con un orden muy regular y donde se encuentran muchas relaciones matemáticas.

A seguir presentamos las leyes:

1. La ley de la **figura- fondo**: desde el momento en que se percibe una agrupación, una imagen, se supone como figura y forma cerrada sobre un fondo amorfo e indefinido, una figura vista en el contexto de otra que la encierra será interpretada como una forma sobre un fondo, correspondiendo a la mente decidir cuál es cada cuál. “Es la que tiene mayor fuerza de las leyes expuestas, porque puede considerarse que abarca todas las demás, ya que en todas late este principio organizativo de la percepción, observándose que muchas formas sólo se constituyen como figuras definidas cuando quedan como superpuestas o recortadas sobre un fondo más neutro”. (Cordero, 2006; internet)



Figura 4

Nota: Fuente de las figuras sobre la Teoría de la Gestalt: Percepción visual, J. Cordero, 2006, internet.

El ejemplo más clásico de esta ley es el diseño que representa dos caras una de frente para la otra o un jarrón claro sobre fondo oscuro, jarro o dos caras, conforme se vea (ver: fig. 4). Otro ejemplo sería con los mapas geográficos, en estos vemos como figura la tierra, mientras el

mar lo concebimos como fondo; por ello nos resulta más fácil recordar la forma de una nación que la de un mar o un océano”. (idem)

2. La ley de la **pregnancia**: dice que todas las formas tienden a ser percibidas en su carácter más simple. Es el principio de la simplificación natural de la percepción. La forma más simple es la más fácilmente asimilada, es la parte mejor comprendida y grabada de un diseño. (idem) La mente tiende a memorizar de manera espontánea a la estructura más equilibrada, más homogénea, más regular, más sintética.

Como ejemplo de este principio podríamos citar una figura compuesta por dos figuras geométricas entrelazadas, el resultado son tres formas geométricas no simples pero lo que recordamos son las dos formas geométricas básicas. Esta en realidad esta formada por un cuadrado, un círculo, pero no en su forma original porque entrelazados forman un tercera figura. (ver fig. 5). O también para una figura compleja recurrimos a usar una buena forma como base sobrepuesta a la figura y ya no olvidaremos nunca la forma complicada. (ver fig. 6).

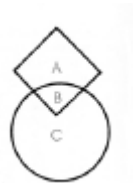


Figura 5

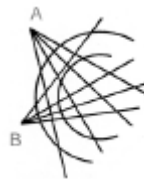


Figura 6

Es la aportación más importante de la teoría de la Gestalt. El concepto de buena forma no es una creación convencional, sino que responde a exigencias innatas y muy profundas, arraigadas en todos los individuos y que produce una percepción selectiva de las formas. Hay en todo receptor una tendencia natural a la simplificación, que facilitan el recuerdo de lo percibido. Se da en todo conocimiento humano una tendencia retentiva a la síntesis, al esquema, al resumen”. (idem)

3. Ley de la **proximidad**: los elementos son agrupados de acuerdo con la distancia a que se encuentran uno de los otros. Elementos cercanos tienden a ser percibidos como un grupo. Cuando las partes de un totalidad reciben un mismo estímulo, se unen formando grupos en el sentido de la mínima distancia. (ver figuras 7, 8, 9)

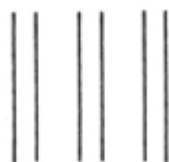


Figura 7



Figura 8



Figura 9

4. Ley de **igualdad o equivalencia o similitud**, cuando varios elementos de diferentes clases, hay una tendencia a constituir grupos con los que son iguales. Si las desigualdades están basadas en el color, el efecto es más sorprendente que la forma. (ver figuras 10,11,12, 13)

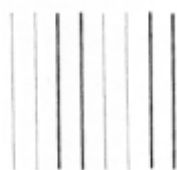


Figura 10

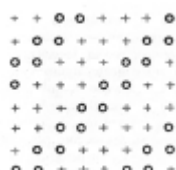


Figura 11

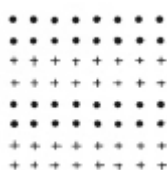


Figura 12

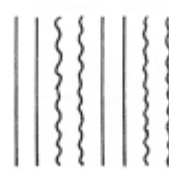


Figura 13

Los elementos iguales forman conjuntos.

5. Ley del **cerramiento o clausura** es el principio de que la buena forma se completa, se cierra sobre si misma. Es como si cerráramos o completáramos visualmente un objeto incompleto. (ver figuras 14, 15).

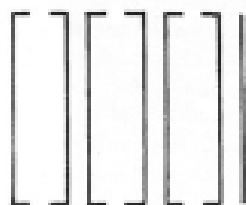


Figura 14

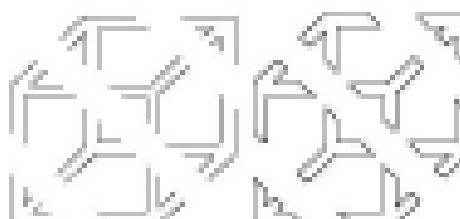


Figura 15 (aquí la 1o figura a pesar de incompleta se ve como una sola al revés de la 2º.)

6. Ley de la **experiencia pasada**: ciertas formas sólo pueden ser comprendidas si ya las conocemos o si tenemos conciencia previa de su existencia. Todas las experiencias que vivimos anteriormente influyen en nuestra percepción.

7. Ley de **simetría**. Esta ley tiene tal trascendencia, que desborda el campo de la percepción de las formas para constituir uno de los fenómenos fundamentales de la naturaleza.

La biología, la matemática, la química y la física, y hasta la misma estética, se organizan siguiendo las leyes especulares, simples o múltiples de la simetría. Es una ley muy arraigada en el ser humano, cuya propia estructura fisiológica, también es simétrica, con una simetría especular sobre un plano vertical que lo divide en izquierda y derecha.(ver figuras 16, 17, 18) En matemáticas, se estudia en la así denominada “teoría de grupos”.



Figura 16



Figura 17

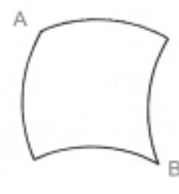


Figura 18

8. Ley de **continuidad o buena continuidad** se refiere a direcciones o alineamientos de formas dispuestas. Cuando varios elementos de un cuadro apuntan hacia un mismo canto, el resultado final fluirá más naturalmente. Los elementos armónicos producen un conjunto armónico.

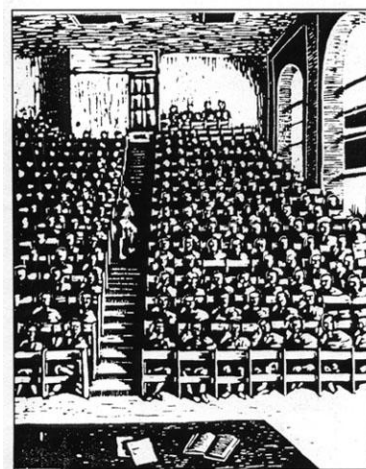


Figura 19

9. Ley de **repetición:** tendemos a apreciar como iguales, algunas separaciones o distancias que en realidad no lo son, tal como por ejemplo una fila de puntos que no son equidistantes la vemos como si fueron dos segmentos paralelos ligeramente diferentes en magnitud, los veremos como iguales.

10. Ley de **la figura más sencilla y más grande** cuando la mente se encuentra ante unos elementos que sugieren una imagen que puede reconocer, ella misma se encarga de rellenar los huecos que faltan para formar la figura más sencilla y más grande. La operación mental que lo

hace posible es el impulso hacia la continuidad y el cierre. Ex: el círculo incompleto, la mente lo completa.

2.5. Elementos que influyen en la percepción de la imagen

Hay una variedad infinita de elementos que influyen nuestra percepción de las imágenes. Estos elementos son como relaciones entre los componentes de las imágenes que le dan refuerzo a su significado, y la imagen se torna más vigorosa, principalmente se estas relaciones están en plena armonía. Estos elementos estéticos que armonizan las imágenes son: la proporción, la escala, el ritmo, la textura, luz y color, kinestesia, y otros. Son muy utilizados en las artes plásticas, arquitectura y pueden ser aplicados para fortalecer la imagen urbana. Los exponemos a seguir:

La **Proporción**: es la disposición o correspondencia entre los objetos, para lograr una imagen coherente. La mente selecciona relaciones matemáticas y geométricas, o proporciones, en las imágenes, en busca de una similitud con el propio ser humano, medidas que se adapten a su existencia, tamaño y orden para ajustarse al confort, a la comodidad. En la antigüedad se creía que toda la naturaleza estaba regida por leyes universales abstractas. Como, además, para los antiguos, la forma humana estaba basada en la de los dioses, era lógico suponer que en el cuerpo humano pudieron observarse relaciones geométricas y de proporcionalidad, tanto universales como divinas. Vitruvio, arquitecto de la antigua Roma, describe que si se toma el ombligo como centro del cuerpo humano, los extremos extendidos de los miembros se encuentran en los bordes de un rectángulo y un círculo, las dos figuras geométricas más básicas e ideales. Leonardo da Vinci dibujó el Hombre de Vitruvio alrededor del año 1492 en uno de sus diarios, estudió de las proporciones del cuerpo humano realizado a partir de los textos de arquitectura de Vitruvio, la forma del cuerpo humano englobaba la esencia de la forma ideal (la geometría perfecta de círculo y el cuadrado) y contenía las relaciones ideales de proporcionalidad. (L’Uomo Vitruviano, 2009; internet)

Entre los años 1942 y 1948, Le Corbusier, desarrolló el Modulor, con el cual retomó el antiguo ideal de establecer una relación directa entre las proporciones de los edificios y las del hombre y de cierta manera, se une a una larga “tradición” vista en personajes como Vitruvio, Leonardo da Vinci, en la búsqueda de una relación matemática entre las medidas del hombre y la naturaleza. De cierta manera es una búsqueda antropométrica de un sistema de medidas del cuerpo humano en que cada magnitud se relaciona con la anterior por el *número áureo*, todo

con la finalidad de que sirviese como medida base en las partes de la arquitectura. Le Corbusier empleó el Modulor como base para su Unité d' Habitation en Marsella (Francia, 1946).

El *número áureo* o *razón dorada* es quizás la mejor de todas las relaciones o proporciones matemáticas, “se trata de un número que posee muchas propiedades interesantes y que fue descubierto en la antigüedad, no como unidad sino como relación o proporción entre partes de un cuerpo o entre cuerpos, que encontramos en la naturaleza en la morfología de diversos elementos tales como caracolas, nervaduras de las hojas de algunos árboles, el grosor de las ramas, proporciones humanas, etc. El número áureo fascinó como ideal de belleza a griegos y renacentistas, quienes lo utilizaron en matemática, arte, arquitectura. La naturaleza usa el mismo patrón para disponer las semillas en una flor (girasol), los pétalos en sus bordes, y el lugar de las hojas en un tallo. Aún más, todos estos ordenamientos siguen siendo eficaces a medida que la planta crece. En la antigua Grecia se utilizó para establecer las proporciones de los templos, tanto en su planta como en sus fachadas”. El Número áureo tiene un valor de 1,618, y es representado por la letra griega ϕ . (wikipedia; internet). (ver fig. 20).

Leonardo di Pisa, llamado Fibonacci, de la edad media, desarrolló la formula que llamó: sucesión de Bonacci, esta sucesión de números aparece en la naturaleza en forma curiosa, las escamas de una piña aparecen en espiral alrededor del vértice, si contamos el número de espirales de una piña, encontraremos que siempre es igual a un de los números de la sucesión de Fibonacci, esto también sucede en la formación de la concha de algunos moluscos, hecho que se aproxima mucho al número áureo. La formula de la Sucesión de Fibonacci es : $f_n = f_{n-1} + f_{n-2}$ para $n \geq 3$. (Geocities, 2008; internet) También podemos encontrar patrones similares en conchas marinas.

“La sucesión de Fibonacci (1,1,2,3,5,8,13,21,34,55,89,144,...) a principio trata de un problema sobre la reproducción de los conejos. En la sucesión cada término, con excepción de los dos primeros, es la suma de los dos que le preceden... Se puede observar que el mundo vegetal tiene una marcada preferencia por los números de Fibonacci. Muchas flores tienen 3, 5, 8, 13 ó 21 pétalos. Las margaritas grandes y los girasoles llegan a tener 34, 55, 89 o incluso 144 pétalos... Hay otro patrón, más impresionante aún, que encontramos en las plantas. Se puede apreciar en el centro de las margaritas o de los girasoles, donde se forman las semillas, estas se acomodan formando un padrón de espirales. Las espirales están acomodadas una al lado de la otra, y forman dos familias bastante claras: una cuyas espirales giran a favor de las manecillas del reloj, y otra en dirección contraria. El número de espirales en cada familia es un número de

Fibonacci, e incluso las dos familias tienen números de Fibonacci consecutivos. Por ejemplo, un girasol puede tener 34 espirales en una dirección y 55 en la otra”. (Stewart, 2010; p. 5)

Citamos esto para ver como la naturaleza no esta solamente al azar, también obedece y nos enseña ciertas reglas por un desempeño del orden y con esto lograr una mejor forma. Mismo el Art Noveau es un estilo arquitectónico que se inspira en la naturaleza.

La **Escala** es la relación entre el tamaño de un objeto con el del ser humano medio o de un edificio con el hombre. Es el criterio para dilucidar si el tamaño del edificio se adecua al nuestro. En general, en un edificio hay muchas claves para poder apreciar su tamaño, por ejemplo, ventanas, puertas, peldaños, etc. Estas relaciones son apegadas a la búsqueda de medidas apropiadas al hombre y a la naturaleza. Cuando cambiamos la escala de un objeto o edificio situado entre otros más la percepción del mismo se alterará.

El **Ritmo** es la alternativa entre división e intervalo, entre macizo y vacío. . Este elemento es uno de los que según la Gestalt, la mente busca e identifica fácilmente en las imágenes y también así los guarda. En el renacimiento italiano los edificios estaban proporcionados por estudiadas relaciones matemáticas vitruvianas, mientras en las obras de arquitectura de M. Van der Rohe el ritmo es dado por las exigencias de producción en serie de las ventanas.

La **Textura** es la disposición de los diversos materiales en un edificio, objeto, lugar, etc., combinación definida de elementos anatómicos. Es un recurso para proporcionar variedad. La Casa Kaufman del arquitecto norteamericano F. L. Wright es un ejemplo de diversidad de texturas verticales y horizontales en la arquitectura. Otro ejemplo son las variaciones de textura de la arquitectura del paisaje, pues permite establecer contrastes entre las diferentes formas, configuraciones del follaje, colores y alturas de las distintas especies vegetales. La textura es un elemento muy presente que se tendrá en el análisis de la imagen urbana de los paraderos, la mayoría de las texturas en los paraderos son de carácter duro, ya que la durabilidad de los materiales es necesaria en el sitio. La textura del asfalto de las calles, del concreto en las banquetas, el acero en las paradas y puestos de ambulantes y en el mobiliario, etc.

Luz y color: la luz es, quizás, el elemento que más incide en nuestra percepción del medio ambiente y de las imágenes. La percepción de colores, texturas y formas depende de la cualidad de la luz que incide sobre el edificio o un objeto. La luz tiene la propiedad de crear poderosos efectos psicológicos, de la misma forma el color también es un elemento que tiene una influencia profunda en el estado de ánimo de las personas y producen diversas y diferentes sensaciones en el hombre. (Porter, 1998; p. 77)

El color es una sensación proporcionada por medio de frecuencias de luz y lo que es visible para el ser humano. Se mide a través del espectro electromagnético (ver fig. 21 y 22), lo que es visible para el ojo humano va desde longitudes de ondas en el rango de 380 nm (nanómetros) que corresponde al color violeta a 780 nm que corresponde al color rojo. “Las radiaciones de luz de onda por debajo de 380 nm (ultravioleta) y por encima de 780 nm (infrarrojo) no son visibles por el sistema ocular humano...Entre ambos valores del espectro, el violeta y el rojo están la frecuencias que corresponden a todos los colores existentes, así que cada color tiene su longitud de onda”. (Los Colores, 2007; internet)

El proceso de la percepción de los colores se da de la siguiente forma: la luz incide sobre los objetos y las ondas electromagnéticas son absorbidas, reflejadas y transmitidas por estos objetos. Un objeto de color rojo absorbe todas las ondas electromagnéticas menos la onda de color rojo, es decir, refleja este color. “Un objeto que absorbe todas las longitudes de onda del espectro visible aparecerá como blanco. Si refleja o transmite solo algunas de las longitudes de onda de la luz, veremos que tiene un color producto de la composición de los colores correspondientes a dichas longitudes de onda. El color negro es dado por un objeto que absorbe todas las longitudes de ondas”. (idem)

Los colores tienen para descripción de su percepción tres elementos: matiz, saturación y luminosidad. Matiz es la longitud de onda dentro del espectro electromagnético, saturación es la pureza del color y la luminosidad es el reflejo aparente de un color.

Como mencionamos anteriormente, los elementos conos y bastones son los responsables por la visión a color y blanco e negro respectivamente. “Hay tres tipos de conos: rojos, verdes y azules especializados en discriminar el porcentaje de radiación de cada color recibido en una longitud de onda concreta incidente en la retina. Entre los tres envían al cerebro el color exacto que vemos como combinación de estos tres colores básicos. Esta información es codificada mediante impulsos eléctricos que son transmitidos a través del nervio óptico al cerebro, liberando hormonas, modificando el metabolismo, alterando el sueño, los hábitos de conducta, el modelo de temperaturas. Por eso es que no sólo vemos los colores, sino que, los sentimos.” (idem)

Los colores producen sensaciones en las personas, según estas sensaciones proporcionadas pueden ser clasificadas de la siguiente forma: análogos, complementarios, fríos y calientes. Los análogos son combinaciones que envuelven poco contraste, se encuentran muy próximos en el círculo del color como el rojo, naranja y amarillo o la gama de azules. Los

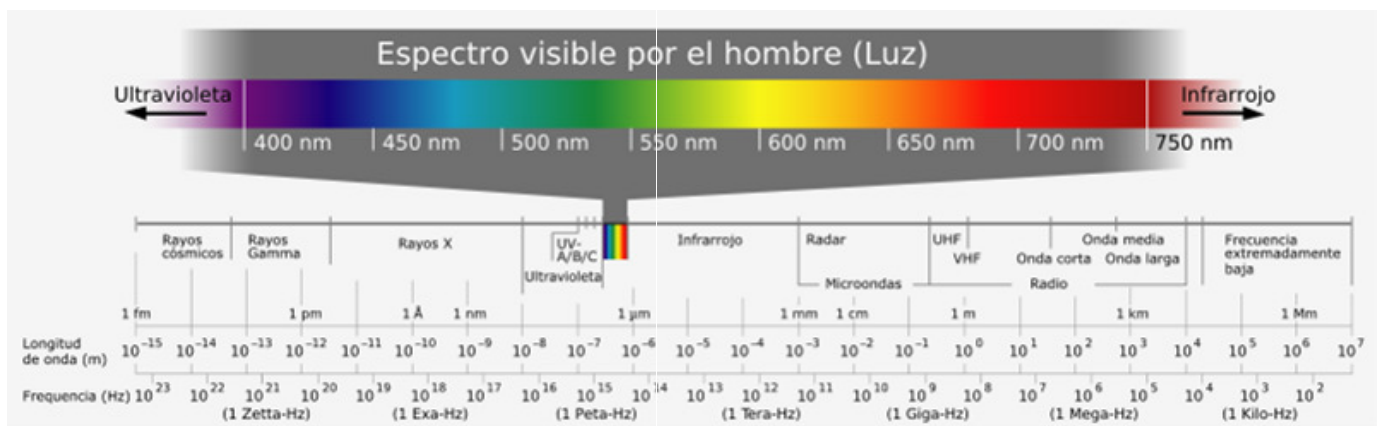


Fig. 21 : Espectro electromagnético.

Fuente : Wikipedia, 2008

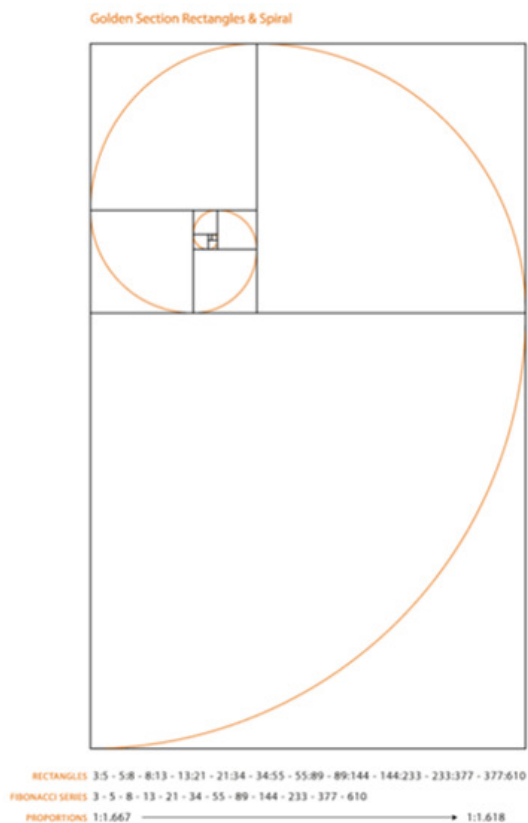


Fig. 20 : Número áureo o Razón dorada.

Fuente: Wikipedia, 2008

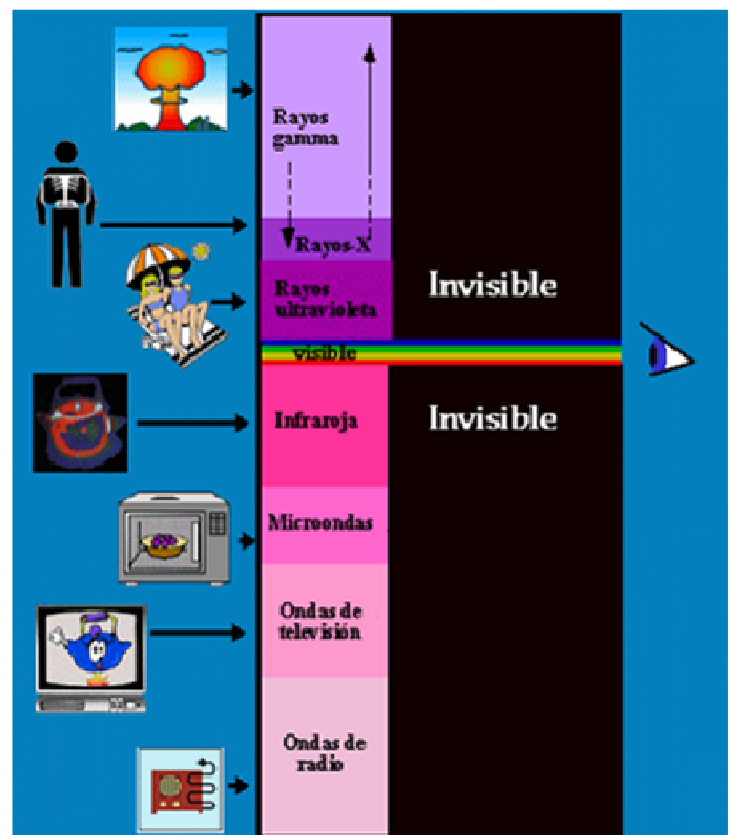


Fig 22 : Espectro electromagnético

Fuente : [El espectro electromagnético](http://www.windows.ucar.edu/tour/link=/physical_science/magnetism/em_spectrum.sp.html)

..www.windows.ucar.edu/tour/link=/physical_science/magnetism/em_spectrum.sp.html

colores complementarios proveen un alto contraste, se encuentran opuestos en el círculo del color y son más notorios cuando usados juntos, como ejemplo podríamos citar el rojo con el verde. Los colores fríos son los colores azules, verdes y los colores calientes son el rojo, naranja, amarillo, café son colores asociados con el fuego y los fríos con los colores de los polos, de la nieve y el hielo.

Los colores afectan nuestras acciones y reacciones, nos influyen de cierta manera. “Las reacciones a los colores son asumidas por el subconsciente. De manera que la respuesta psico-fisiológica a los colores por parte del cerebro es notoria. Estas sensaciones y reacciones son sumamente empleadas por profesionales en el diseño de moda, en las páginas web, por el marketing, arquitectos, artistas, publicidad, que emplean los colores para asociarlos coherentemente al tipo de producto que quieren hacer llegar”. (El significado de los colores, 2007; internet).

Naturalmente también asociamos sensaciones que nos afectan los colores con elementos de la naturaleza. Algunas de estas sensaciones son: el blanco se asocia a la luz, a la pureza, a la bondad, limpieza, la frescura, la tranquilidad. El amarillo simboliza la luz del sol, energía, alegría, inteligencia. Se asocia a la comida, también puede ser inquietante, alarmante. El naranja se asocia a la energía y la alegría, el entusiasmo, al ánimo, estímulo, creatividad, produce sensación de calor. El rojo se asocia al peligro, la guerra, la energía, fortaleza, determinación, así como a la pasión, al deseo y al amor. El púrpura se asocia a la realeza y simboliza poder, nobleza, lujo y ambición, sugiere riqueza y extravagancia, también sabiduría. El azul representa la lealtad, la confianza, la sabiduría, la inteligencia, la fe, la verdad y el cielo eterno, también se asocia a la tranquilidad y la calma. El verde es el color de la naturaleza, representa armonía, crecimiento, exuberancia, fertilidad y frescura. El negro representa el poder, la elegancia, la formalidad, la muerte y el misterio, se asocia al miedo y a lo desconocido; significa el dolor y la pena. El gris significa estabilidad, inspira la creatividad, simboliza el éxito. (idem)

A pesar de que solo vemos los colores cuando hay luz. Los colores de los objetos es dado por los **pigmentos**, polvos finos que bien refleja toda la luz para producir el efecto blanco, o bien absorbe ciertas longitudes de onda de la luz para producir un efecto coloreado. Los pigmentos son sustancias colorantes, obtenidas de minerales o sustancias orgánicas que mezcladas con aglutinantes constituyen los diferentes tipos de pinturas. (Pigmento pintura, internet). Por otro lado, los colores producidos por **luces** (en el monitor de nuestro ordenador, en el cine, la televisión, etc.) tienen como colores primarios, el rojo, verde y azul (RGB) cuya fusión de estos, crean y componen la luz blanca, por esto a esta mezcla se le denomina, síntesis

aditiva (luces), y las mezclas parciales de estas luces dan origen a la mayoría de los colores del espectro visible. Los colores sustractivos (pigmentos) son colores basados en la luz reflejada de los pigmentos aplicados a las superficies. Forman esta síntesis sustractiva, el color magenta, el cian y el amarillo. Son colores básicos de las tintas que se usan en la mayoría de los sistemas de impresión”. (Colores primarios, 2007; internet).

Para la imagen que vemos, los colores son factores que ejercen mucha influencia en nuestra percepción visual, en el estado de ánimo de las personas. Por un lado, cada color sugiere sentimientos similares en la mayoría de las personas, de otro, la exposición específica a un color concreto puede afectar de forma diferente según a que persona. La cromoterapia es que estudia y aplica estos comportamientos en los seres humanos. Como vimos la percepción de los colores desencadena sensaciones térmicas y espaciales. La térmicas en base a los colores cálidos y fríos, los primeros como el rojo, naranja y amarillo provocan sensaciones de calor y expanden la luz, son salientes, avanzan hacia el espectador, mientras los colores fríos, absorben la luz, son entrantes, se alejan del espectador. Recursos muy utilizados en la pintura. Y que podrían ser aprovechados en la formación de la imagen urbana.

Kinestésia: es la respuesta corporal a las formas y línea, las líneas horizontales, verticales o diagonales nos transmiten ciertas sensaciones corporales. Como sería por ejemplo la sensación de tranquilidad, reposo a la línea o forma horizontal, por identificación con el cuerpo humano en reposo, recostado; la línea vertical nos produce una sensación de aspiración, de elevación; la línea diagonal provoca una sensación de acción dinámica y movimiento. En la arquitectura podríamos citar más una vez las obras de F. L. Wright, su horizontalidad transmite una imagen de tranquilidad y paz. También en la naturaleza encontramos muchas líneas horizontales, como el mismo horizonte, las playas, etc. (Roth, 1999, p. 62)

La Fealdad: “La fealdad puede definirse como una cualidad que resulta desconcertante porque es ambigua ó porque carece de un modelo aprehensible de relaciones, como una cualidad que percibimos como desagradable porque no se ajusta a las normas comúnmente aceptadas, o como arbitrariedad y capricho artístico”. (Castrillo, 2007; internet)

Con apoyo en la teoría de la Gestalt podríamos decir que lo feo es la falta de orden, desde que los principios de esta sugieren que la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y la regularidad. El desorden causa un dilema en la mente la cual lucha para imponer el orden, esto proporciona un conflicto interno desagradable.

Algo similar pasa con los estilos en la arquitectura y en la pintura, cada generación rechaza a sus antecesores, como el gótico rechaza los valores del románico, el renacimiento rechaza los valores del gótico y así sucesivamente, se tiende a menospreciar la obra de la generación

anterior, ya que no concuerda con el código de valores contemporáneos. En un momento dado lo que fue bueno para un estilo, para el siguiente es feo, es como lo que de cierta manera sucede con la moda. Las normas convencionales del gusto de la época no son aceptadas, entonces se las cataloga como feo. Después de una reflexión sobre la fealdad, surge una nueva sensibilidad y un aprecio hacia algo que era considerado feo y que ya no se considera como tal. En muchos casos lo feo es relativo.

Por otra parte, en términos más generales, el desorden es feo, la suciedad es fea, lo agresivo es feo, aquello que sabemos que nos hace daño es feo, hay una repulsión natural por lo feo, lo asqueroso. (Roth, 1999; p. 82)

En el libro “Lo Bello, lo Feo Y lo Siniestro”, (Trías, 1982) el autor habla de la imagen que no se puede asimilar es la imagen de lo asqueroso, es la imagen que sí se puede decir que es fea. Lo que puede ser también lo no convencional.

El gusto: es una facultad estimativa, un sentido de los valores que no puede jamás formularse en preceptos y normas definidas. Susceptible de cultivo y educación, el gusto se forma mediante la aprehensión de los valores concretos y en los modelos. Su formación exige la experiencia directa y el conocimiento, su aplicación se realiza en virtud de comparaciones entre valores concretos, pero nunca por el procedimiento lógico de situar un caso particular dentro de una regla general. (Ramos, 2001; p. 25). El gusto entendido como nuestras preferencias, es un factor de los más importantes en el contexto de la imagen, engloba nuestros 5 sentidos, nuestra experiencia pasada y principalmente nuestra unicidad o subjetividad.

Practica estética: Vicente Guzmán Ríos (Identidades Urbanas, 2005; p. 259), define practica estética como “un ejercicio vivencial que consiste en echar a andar la capacidad perceptual personal y compartirla al servicio de la apropiación de todo recinto espacial...es la apertura de la sensibilidad”. (Y “La estética es comprender los ideales y juicios de gusto, las condiciones de las que dependen y cómo se producen”). “(la calle es el ámbito esencial que reclama a la práctica estética como una necesidad habitual...) Es una necesidad habitual para dignificar la cotidianidad y hacer insumisas nuestras almas ante la inseguridad, el temor, la iniquidad e iniquidad que aqueja la vida urbana...es un instrumento para amoldar lazos de reciprocidad solidaria mediante la búsqueda y el encanto de la belleza...es una apuesta por la recuperación de los espacios por parte del ciudadano común...apuesta por el goce estético como única esperanza de sufrir el mundo(cita a Shopenhauer) y otros que apuestan a favor de la belleza como una nueva vía ética.

La practica estética resulta ser instrumentalmente útil para estudiar las relaciones persona-ciudad, aparte de estrechar los vínculos espacio-personas, de por si benéficos. Se debe a que la

practica estética amplia y enriquece la imagen personal que se tiene del espacio y de las personas. El mapa mental, en consecuencia, adquiere un alcance informativo más rico y significativo, debido a que implica integralmente la vivencia y la formulación personal de un compromiso por manejar mejor las contradicciones sensiblemente detectadas.

La practica estética es una constante en nuestras vidas, aliada a nuestros gustos, la ejercemos diario, buscando la belleza, en lugares diversos adonde nos dirigimos, para ello usamos las sensaciones que nos proporcionan los 5 sentidos y los estímulos que captamos a través de ellos.

Estética Urbana: “Modernamente, no se admite que en el trazado urbano sea olvidado el factor paisajístico y estético, pues no se concibe mas que una ciudad tenga finalidad apenas económica o de simple habitación. Es mucho más, debe ser un local agradable para vivir y trabajar, donde el ciudadano encuentre saneamiento, recreación, deporte, cultura, etc.”. (Silveira, 2004; internet)

“En este nuevo concepto de ciudad, la estética urbana es primordial para el bien estar de la población. Los aspectos de su trabajo deben mostrar equilibrio y armonía, sus edificios deben formar un conjunto arquitectónico acorde con la cultura de su población y sus locales públicos deben ser limpios y accesibles a todos, principalmente para sus habitantes más pobres. Los parques y áreas verdes deben formar un conjunto natural que resguarde una belleza escénica a disposición de todos” (idem)

Y cita a José Alfonso da Silva: “el trazado de la ciudad concurre para el equilibrio psicológico de sus habitantes, visitantes y transeúntes”.

De esta forma, la estética urbana y consecuentemente podríamos decir la imagen urbana representa un elemento valioso para una ciudad, por su característica inmaterial y por estar a disposición de todos, podemos clasificarla como un bien difuso, es decir de todos, una amenity, que debe ser protegido por el poder público, principalmente el municipal, y también por la colectividad, y si preciso incluso judicialmente a través de la acción civil pública.

2.6. Mapas mentales e imaginarios urbanos

“**Mapa mental** es un conjunto de trazos sobre papel que responden a los ecos evanescentes o sólidos guardados en la memoria del realizador. Se trata de la huella de un ambiente que ha comunicado algo a la disposición y ánimo personales y que gráficamente expresa el juego de reciprocidades entre lo que el entorno hace decir al autor como parte de un

recuerdo de atributos y valores asignados de acuerdo con lo efímero o constante, lo continuo o fortuito, lo incesante o eventual. El mapa mental da cuenta de la vinculación espacio-personas como práctica estética... El mapa mental demanda un gran esfuerzo analítico sintético a quien lo elabora: el recuerdo de una puesta en escena, del escenario y sus detalles”. (Guzmán Ríos, 2005; p. 92)

Mapa mental de una ciudad, local, etc., son las representaciones graficas de lo que la ciudad o local contiene, y su distribución según cada persona. No hay escala, y el enfoque es en el contenido y no en la belleza, es decir, no se copia se extrae de la memoria. Ayuda a las personas en la comprensión de la ciudad, de su diseño. Son un conjunto de imágenes que los habitantes de la ciudad tienen de ella, es la imagen formada a través de la suma de percepciones y experiencias del mundo que lo rodea. El ser humano transita por la ciudad, viaja y observa todo alrededor, memoriza lo que ve y esto lo traduce en un mapa mental, cómo él ve la ciudad y como desearía que esta fuera.

“Estas imágenes son provocadas por los vínculos que los habitantes de la ciudad establecen con determinadas partes de su entorno, creando relaciones espaciales y sociales que son necesarias para la existencia de las ciudades. Este hecho genera símbolos y recuerdos colectivos que impregnan de un carácter étnico y diferenciable, generando con ello el sentido de lugar, y estableciendo ligas afectivas y existenciales entre los habitantes y su entorno”. (Martínez Sánchez, 1994; p. 5)

Imaginario urbano es la lectura de la identidad del espacio a partir de percepciones personales de lo actual y lo que uno desearía que fuera ese espacio en particular. El imaginario no tiene el objeto de reflejar si no deseos de proyectar. Es una construcción simbólica de la ciudad con el fin de entender sus usos y definir otras formas posibles de habitar desde una dimensión estética.

El imaginario urbano tiene importancia para la aportación de datos, que ayudan a los profesionales de los estudios urbanos a definir la problemática sectorizada en que la sociedad esta inmersa, y así poder orientar soluciones a los requerimientos de la población de las ciudades. Como dice Armando Silva: “Indagar y reconocer los imaginarios urbanos, puede ayudar a comprender el funcionamiento de las estructuras profundas que organizan el funcionamiento de la sociedad de un territorio o región. A través de ellos se expresan las diferencias sociales, sus ansiedades y temores, sus proyectos de cómo debe ser el espacio y vida urbanos, los deseos y aspiraciones de los habitantes, etc., de los diversos sectores sociales. La elaboración de los imaginarios no es una cuestión caprichosa, obedece a reglas, y

formaciones discursivas y sociales muy profundas, de honda manifestación cultural”. (Silva, 1992; p. 8. Ciudades no. 46).

“El imaginario social es una de las fuerzas reguladoras de la vida colectiva. Al igual que las demás referencias simbólicas, los imaginarios sociales no indican solamente a los individuos su pertenencia a una misma sociedad sino que, también, definen, más o menos precisamente, los medios inteligibles de sus relaciones con ésta, con sus divisiones internas, con sus instituciones, etc. De esta manera, el imaginario social es igualmente una pieza efectiva y eficaz del dispositivo de control de la vida colectiva y, en especial, del ejercicio del poder. Por consiguiente, es el lugar de los conflictos sociales y una de las cuestiones que están en juego de esos conflictos”. (Baczko, 1991; p. 16. Ciudades no. 46)

2.7. Semiótica

La semiótica es la disciplina que intenta explicar como se produce y como se capta el sentido y como se traduce en signo o símbolo.

Desde el surgimiento del hombre, cuando la mente y el conocimiento se desarrollaron, las informaciones que la mente percibe, fueron siendo clasificadas y transformadas en símbolos importantes que nos sirven para organizar y dirigir nuestras acciones. La semiótica es la disciplina que intenta explicar como se produce y como se capta el sentido y como se traduce en signo o símbolo.

“La semiótica es el estudio del signo en general, el signo es una representación por la cual alguien puede mentalmente remitirse a un objeto...El signo es ante todo una categoría mental, es decir, es una idea mediante la cual evocamos un objeto con la finalidad de aprehender el mundo o para comunicarnos”.(Pierce, Seminario semiótica- 2002- UAM-AZC).

Para Roland Barthes el signo no es natural, se trata de convenciones, de fenómenos históricos, de usos de época. No hay signos naturales, todos son culturales. Roland Barthes es el semiólogo que mas desarrolló una semiótica de la imagen, hace un análisis de la retórica de la imagen. La imagen no es un lenguaje codificado plenamente como la lingüística, se puede leer de varias formas, donde pesa mucho el contexto cultural. La imagen se provee de muchos y diferentes códigos. Por eso es muy difícil, a veces imposible, estructurar elementos para analizar una imagen. (Seminario semiótica- 2002- UAM-AZC).

Para Greimas en la imagen se constata la existencia de sistemas complejos que estarían conformados por múltiples signos típicos, como es el caso del cine. La fotografía es una

relación entre significado y significante, es analógico, se trata de un mensaje sin código. La imagen es análoga a lo representado.

La semiótica es importante para este trabajo en el sentido de cómo se capta la imagen y la transforma en un signo y se utiliza para la comodidad y para la conveniencia de grupos de individuos similares y hasta llegar al convenio mundial. Poder representar un objeto o una norma que nos convenga a todos, que la entendamos todos, es conveniente para nuestro bien estar y desarrollo futuro.

Imagen urbana bajo la óptica del transporte público.

La imagen urbana bajo la óptica del transporte público es la imagen que los usuarios, trabajadores y muchos ciudadanos que utilizan transporte público tienen de la ciudad. Por las vialidades circulan todos los tipos de transporte. Mediante el transporte público conocemos la ciudad, formamos la imagen urbana de ella. Los paraderos son sitios inmersos en la trama urbana de la ciudad. Son los lugares propiamente dichos del transporte, pues ahí se abordan y se hacen las transferencias. En su pasaje cotidiano, las personas viven estos espacios, los observan, sufren experiencias diversas en diferentes horas del día, sus imágenes son cambiantes, pero al final estas experiencias se resumen, se congregan para formar una imagen urbana colectiva, general de los paraderos. Esta imagen es, salvo algunas excepciones, de un objeto necesario pero también de saturación, de multitudes de pasajeros, inseguridad, correr para alcanzar lugar, grandes distancias, diversas modalidades, transferencias, desgaste de los sistemas existentes, búsqueda de nuevas y más cortas rutas. Estos testimonios de la imagen urbana, se valoran, se sienten los problemas y ventajas, se analizan y se proponen mejoras, la imagen a su vez cambia, consecuentemente la imagen urbana se vuelve más agradable.

La imagen de los paraderos es una imagen con muchos actores, varios estímulos, y el tiempo también es cambiante, todo es rápido, acelerado, con muchos acontecimientos y probablemente provoca imagen urbana muy variada en las personas.

Capítulo 3: Marco Teórico.

Kevin Lynch y otros autores.

La segunda parte trata del marco teórico en que se apoyará el análisis de los paraderos del transporte público, la primera parte es un apoyo secundario. El principal autor sobre imagen urbana es Kevin Lynch, fue el que mas aportó al estudio de la imagen urbana, también citaremos otros autores para completar el círculo de la imagen urbana.

Al final relacionaremos las cuestiones arriba mencionadas y las teorías de Kevin Lynch del libro “La imagen de la ciudad” (Lynch, 1960), con nuestros propósitos para estudiar y analizar la imagen urbana en los paraderos del transporte público y comprobar la hipótesis referida, en otro capítulo también reforzaremos todo esto con la opinión de los usuarios del transporte público y especialistas en el tema.

3.1. Kevin Lynch: La imagen de la ciudad.

La imagen urbana es un tema estudiado por varios autores que aportaron contribuciones desde diversos ángulos, metodologías y visiones. Sin duda el autor más conocido es Kevin Lynch. No es el primero en incidir en el campo de la imagen urbana pero “su trabajo representó una propuesta audaz y revolucionaria que renovó el entusiasmo por los estudios urbanos” (Morales Moreno, 2005; p. 19).

Kevin Lynch escribió varios libros: La imagen de la ciudad, 1960; The View from the Road, 1964; ¿De que tiempo es este lugar? Para una nueva definición de Ambiente, 1972; Planificación del sitio, 1978; La buena forma de la ciudad, 1981.

En *La imagen de la ciudad* desarrolló una metodología para el análisis de la imagen urbana, a partir de la visión de sus habitantes, como la imagen generada en la mente de las personas por el escenario urbano y natural. Método innovador que posteriormente fue utilizado por otros autores. “El libro es considerado un clásico de la cultura contemporánea, ha aportado mucho al análisis y comprensión de la imagen urbana, del aspecto visual de las ciudades, su importancia a la hora de entenderlas y de su valor relativo a la hora de querer cambiarlas.” (contra capa del libro: La imagen de la ciudad, Lynch, 1960).

El libro “La imagen urbana” se divide en 5 capítulos y 3 apéndices explicativos, incluso uno de ellos contiene el método que utiliza para el trabajo.

En el capítulo 1: *La imagen del medio ambiente*, se refiere a definiciones y las cualidades visuales que la ciudad debería presentar para impresionar la mente de las personas con una imagen fuerte y vigorosa. Estas cualidades son:

- Legibilidad: “es la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global”.(Lynch, 1960; p. 11)

- Estructura e identidad: para analizar la imagen ambiental la divide en tres partes:

Identidad: que viene siendo el sentido de individualidad o unicidad, la identificación de un objeto.

Estructura: es la relación espacial o pautal que el objeto establece con el observador y con otros objetos.

Significado: qué significa para el observador, en el sentido práctico o emotivo.

“Una imagen eficaz requiere la identificación de un objeto, debe incluir la relación espacial del objeto con el observador y debe tener un significado para el observador”. (Lynch, 1960; p. 12)

- Imaginabilidad: es la cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate, las cualidades físicas que faciliten la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente.

Estas son los aspectos según Lynch, que fortalecen la impresión del paisaje urbano en la mente de los ciudadanos de una comunidad y continúa: “la estructuración y la identificación del medio ambiente constituyen una capacidad vital entre todos los animales móviles. Para ello se usan claves de variados tipos: las sensaciones visuales de color, forma, movimiento o polarización de la luz, al igual que otros sentidos, como el olfato, el oído, el tacto, la cinestésia, la sensación de gravedad y quizás de los campos eléctricos o magnéticos”. (Lynch, 1960; p. 12) Sensaciones y sentidos algunos de, los cuales ya comentamos en la primera parte de este capítulo.

También las experiencias vividas son otro factor que modifica nuestra percepción. La imagen es una suma del hecho en que el observador aprende a interpretar la escena mediante la selección de claves reveladoras y volviendo a meditar sobre señales precedentes, que concuerdan con cierta ley de la Gestalt: la experiencia pasada. Es decir, evocando toda su experiencia pasada.

Con estas tres características o cualidades: i) legibilidad, ii) estructura e identidad, e) imaginabilidad, podremos empezar una primera aproximación al análisis de la imagen urbana de los paraderos del transporte público de la Ciudad de México, objetivo concreto de nuestro trabajo. Tales características o cualidades son aplicables a la imagen de los paraderos.

En el primer capítulo de “La imagen de la ciudad” (Lynch, 1960; p. 23), enuncia su tesis principal:

“Nuestra tesis es la de que ya estamos en condiciones de desarrollar nuestra imagen del medio ambiente mediante la acción sobre la forma física exterior así como mediante un proceso interno de aprendizaje”.

Lynch refuerza este enunciado diciendo que “como el desarrollo de la imagen constituye un proceso bilateral entre observador y observado, es posible fortalecer la imagen mediante artificios simbólicos, mediante la reeducación de quien percibe o bien remodelando el contorno”. (Lynch, 1960; p. 20)

“El análisis de la forma existente y sus efectos sobre el ciudadano es una de las piedras fundamentales del diseño urbano”. (Lynch, 1960; p. 25)

“Del mismo modo, tenemos que aprender a ver las formas ocultas en la extensa desorganización de nuestras ciudades. No estamos acostumbrados a organizar y representar visualmente un medio ambiente artificial en una escala tan grande, pese a lo cual nuestras actividades nos empujan a ello”. (Lynch, 1960; p. 25)

En cuanto al rol que desarrolla el habitante de la ciudad Lynch insiste varias veces en que la imagen es una relación entre lo observado y el objeto. “El propio observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora en la elaboración de su imagen”. (Lynch, 1960; p. 15) Debe contar con el poder de cambiar esa imagen para adaptarse a necesidades cambiantes. “El observador con gran adaptabilidad y a la luz de sus propios objetivos escoge, organiza y dota de significado lo que ve... La imagen de una realidad determinada puede variar en forma considerable entre diversos observadores”. (Lynch, 1960; p.15) La experiencia acumulada por las personas, como dijimos anteriormente, es otro factor que influye en la elaboración de la imagen, para reconocer y producir imágenes; los conocimientos y experiencia anteriores juegan un papel preponderante en cómo se fija esta imagen. Aquí se habla de la elaboración de la imagen, la cuál es un hecho real, una construcción *verdadera* de elementos que forman la imagen visual.

Lo relevante de este capítulo el libro de Lynch para nuestro trabajo es la tesis principal, la cuál ya fue enunciada arriba. En base a lo que dice, podemos concluir que tenemos la

posibilidad de crear una imagen o influir en el proceso de su construcción. Aquí surge el contraste con la imagen que vemos en los paraderos del transporte público de la Ciudad de México, objeto de nuestro análisis, no es una imagen que podemos decir que nos agrada, no obstante es la imagen que creamos.

Actualmente la imagen de los Centros de Transferencia Modal, es decir los paraderos, presentan situaciones encontradas, por un lado presentan una imagen de confusión, desagrado, inseguridad; pero la imagen que construimos nosotros o por lo menos los profesionales en el campo, y apoyándonos en lo que dice Lynch: que ya tenemos la posibilidad de formar nuestra imagen del entorno urbano, concluimos sin respuesta del porqué de esta imagen de inseguridad o desagrado. Intentaremos responder a esta pregunta, primero basándonos en los análisis del autor y posteriormente preguntar a los profesionales encargados del desarrollo de los CETRAMs y al público usuario de estos centros en general, para llegar a una conclusión de que este postulado es realmente válido; especialmente donde afirma que ya podemos influir en esta imagen de uno de los puntos claves para el transporte público.

Regresando al enfoque general, los elementos para el análisis de las imágenes en general son en una primera instancia como las cualidades visuales de la imagen: la legibilidad o claridad en mucho depende de esta cualidad de fijación en la mente de estas imágenes, la formación de lo que llamamos imaginarios urbanos. La estructura e identidad de la imagen: buscando la estructura identificamos la imagen, y por último la imaginabilidad, cualidad que hace fácil la grabación de estas imágenes en la memoria.

Kevin Lynch además hace alusión a varios otros elementos que la imagen urbana debe tener, una de ellas es que el individuo busca una imagen que tenga un cierto orden, una forma básica, pero que no sea completamente establecida o perfecta. Hay un deseo de descubrir algo, no el todo, pero elementos que nos despierten el interés, que haya una posibilidad de exploración de la forma. “Lo que buscamos no es un orden definitivo sino abierto a las posibilidades, capaz de un ininterrumpido desarrollo ulterior” (idem; p. 15) No perder la forma básica pero con posibilidad de exploración de la forma. Es lo que también afirma la teoría de la Gestalt, que la mente trata de encontrar sobre todo un orden y la regularidad, también refuerza que la mente está ávida por descubrir cosas.

Complementando este punto, en el libro de Gordon Cullen, *El paisaje urbano*, 1974, este autor describe secuencias de imágenes de la ciudad, la indicación de que hay algo más por descubrir en el siguiente paso, en la calle a seguir, lo que es interesante es el elemento sorpresa,

nos despierta la curiosidad y nos impulsa a seguir avanzando y descubriendo más imágenes de la ciudad.

En el segundo capítulo de Lynch: *Tres ciudades*, el autor, para comprender el papel que desempeñan las imágenes ambientales en nuestras propias vidas urbanas, observó ciertas zonas de la ciudad y mediante una comparación entre la imagen y la realidad visual, buscó determinar cuales son las imágenes vigorosas, usando la idea de *imaginabilidad*, para poder así sugerir algunos principios de diseño urbano. El análisis de la forma existente y sus efectos sobre el ciudadano es una de las piedras fundamentales del diseño urbano. Su finalidad era desarrollar ideas y métodos generales.

El método de análisis de las imágenes a través de la imaginabilidad utilizado por Lynch consistió en la aplicación de una encuesta a más o menos 20 personas de tres ciudades de Estados Unidos: Boston, Jersey City y Los Angeles. Se analizó el área central de cada ciudad, del orden de 4 x 2,5 km². Las personas recibieron instrucciones antes de sus recorridos por el centro, les fue aplicado un cuestionario previo. Al realizar los recorridos, la tarea era marcar los puntos que considerasen más relevantes, puntos clave de la ciudad, además de diseñar un mapa previo de la zona central de las ciudades y verificar lo que era más significativo en los recorridos. Del resultado de la encuesta surgieron los contenidos de las imágenes referibles a formas físicas, las cuales Lynch clasificó como los 5 tipos de elementos: **sendas, bordes, barrios, nodos y mojones**. Los cuales define detalladamente en el capítulo 3 y desarrolla las características y peculiaridades de la imagen que presentan los puntos importantes. Los expondremos más adelante en detalle.

En las entrevistas se constituyeron como temas preponderantes el tráfico de automóviles y el sistema vial. El sistema vial es por excelencia donde percibimos la imagen de la ciudad, sus características son las formas de la imagen urbana. Éste es el tema que trataremos centralmente en este trabajo, la imagen urbana y el transporte público, específicamente en lo que respecta a los paraderos del transporte público en la Ciudad de México.

Según Lynch, con base en los cuestionarios y entrevistas aplicados en su investigación sobre la imagen de la ciudad; las principales dificultades en la imagen de la ciudad son las confusiones, puntos flotantes, aislamientos, rupturas de la continuidad, ambigüedades, ramificaciones, faltas de carácter o diferenciación. Los rasgos marcantes de la ciudad tienen características diversas: el deleite con la vegetación, factor de los más notados en los recorridos; el interés por el sistema de senderos: su organización, su relación con otros elementos urbanos, su propio carácter interno de espacio, vista y movimiento; la forma en que

el escenario físico simboliza el paso del tiempo. Fueron relevantes las reacciones ante los contrastes en el escenario urbano, ante el contraste espacial, el contraste de jerarquía social, el contraste de uso, la edad relativa o las comparaciones de higiene y decorados naturales. Los elementos y atributos se hacían notables en términos de su colocación en el conjunto.

Todos estos elementos son de importancia para el análisis de los paraderos, los contrastes, las relaciones, el tiempo, etc. Los retomaremos para nuestro análisis.

El capítulo 3: *La imagen de la ciudad y sus elementos*. Aquí Kevin Lynch trabaja con los 5 elementos físicos de la imagen urbana, que forman el carácter y la estructura de la imagen urbana.

Los contenidos de las imágenes de la ciudad, y que son referibles a las formas físicas, como ya mencionamos, se clasifican en cinco tipos de elementos: **sendas, bordes, barrios, nodos y mojonos**.

Las sendas son las calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Los bordes son los límites o fronteras entre 2 elementos, como playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros, elementos fronterizos. Los barrios o distritos, grandes dimensiones, son bidimensionales. Los nodos son los puntos estratégicos, como las confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas. Los mojonos son los puntos de referencias, como un edificio, una señal, una tienda o una montaña, el observador los ve desde el exterior.

Para los fines de este trabajo nos contentaremos con analizar en detalle uno de los elementos: los nodos. Por coincidir con nuestro objeto de estudio: los paraderos del transporte público en la Ciudad de México, *los consideraremos como nodos*.

Kevin Lynch define los **nodos** como los focos estratégicos a los que puede entrar el observador, tratándose típicamente de confluencias de sendas o de concentraciones de determinada característica.

Los paraderos son concentraciones de personas que buscan trasladarse a sus destinos, se sitúan preferentemente en confluencias de sendas y principalmente en las estaciones finales de las líneas del metro, en ellos el observador entra y percibe el espacio, sus indicaciones y decide qué destino tomar.

“La confluencia o lugar de una pausa en el transporte tiene importancia decisiva para el observador de la ciudad. Como en las confluencias deben adoptarse decisiones, la gente agudiza su atención en esos lugares y percibe los elementos vecinos con una claridad mayor que la usual. Esta tendencia se confirmó tantas veces que automáticamente puede considerarse

que los elementos situados en confluencias adquieren especial prominencia debido a su ubicación. La importancia perceptiva de estas ubicaciones se evidencia así mismo en otra forma”. (idem; p. 92)

Los nodos de confluencia estratégicos resultan muy importantes, los individuos organizan la ciudad en sus mentes, alrededor de ellos. Así ocurre con las centrales camioneras, los habitantes de otras ciudades que llegan a esta ciudad en autobús, organizan la gran metrópoli que es la ciudad de México en torno a estas centrales, éstas son sus puntos de referencia.

En las encuestas del libro *La imagen de la ciudad* (Lynch, 1960), un gran número de personas señaló los puntos de interrupción de los transportes como los lugares clave. El paso de un conducto de transporte a otro parece señalar la transición entre unidades estructurales principales. En sí mismos estos lugares a veces no constituyen un lugar agradables, pero expresan claramente la transición.

“Los nodos pueden ser importantes incluso cuando la forma física es inasible... Las estaciones del metro, enhebradas a lo largo de sus invisibles sistemas de vías, constituyen nodos de confluencia estratégicos”. (Lynch, 1960; p. 93)

Otro tipo de nodo es la concentración temática – punto más nítido de la imagen de la ciudad, caracterizado por un espacio, un arbolado y una actividad que son sumamente típicos. Es un núcleo, foco y símbolo de una región importante.

Un punto que se asemeja mucho a lo que estamos analizando, es decir los paraderos, es lo que dice Lynch: “los nodos pueden ser al mismo tiempo confluencias y concentraciones (como el Journal Square de Jersey City), el cual es un importante punto de trasbordo de autobuses y automóviles y es al mismo tiempo una concentración de tiendas”. (Lynch, 1960; p. 95) Esto es exactamente lo que pasa actualmente en los paraderos, la concentración de varias modalidades de transporte y una acumulación intensa superpuesta de tiendas formales e informales.

“Una forma física vigorosa no es en absoluto de importancia fundamental para el reconocimiento de un nodo... Pero cuando el espacio tiene cierta forma, el impacto es mucho más fuerte. El nodo se hace memorable, si tiene una forma espacial proporcionada a su importancia funcional, constituiría sin lugar a dudas uno de los rasgos claves de la ciudad”. (Lynch, 1960; p. 96)

Además de todo esto, una imagen que se disfruta no impulsa a la inseguridad, no hay pensamientos antisociales.

“Los nodos pueden ser introvertidos o extrovertidos. Los primeros dan poco sentido de la dirección a quien se encuentra en él o en sus proximidades. La principal dirección en sus cercanías es hacia o desde él; al llegar, la principal sensación de ubicación es sencillamente la

de “heme aquí”... Los extrovertidos- las direcciones generales están explicadas y son nítidas las conexiones con las diversas colonias”. (Lynch, 1960; p. 96-97)

Algunos nodos pueden tener características contrastantes, ser diferentes del carácter general de la ciudad pero se une firmemente a otro rasgo principal de la ciudad. Por ejemplo, en la Plaza de San Marcos, Venecia, su interior está muy diferenciado y estructurado y posee muchos mojones distintos, que lo acompañan y ayudan a la orientación de las personas, y a la apreciación del entorno. Y está ligado íntimamente al gran canal, uno de los principales rasgos de la ciudad.

Interrelación de los elementos

En el capítulo 3, Lynch relaciona los 5 elementos, estos constituyen la materia prima de la imagen ambiental a escala urbana. Estos elementos viven conjuntamente en el paisaje urbano, se relacionan entre sí, coexisten en la ciudad “de hecho, los elementos de estructura e identidad (que son las partes de la imagen en que estamos interesados) parecen saltar unos por encima de otros a medida que el observador pasa de uno a otro nivel”. (Lynch, 1960; p. 104) El conjunto de elementos relacionados entre sí forman un espacio identificable. Todos estos elementos actúan conjuntamente en un contexto.

Cabe decir que el paradero objeto de nuestro interés, envuelve, en principio, dos tipos de los 5 enunciados por Kevin Lynch, primeramente los nodos, donde los paraderos son precisamente los nodos pero son atravesados por las sendas, a veces en el cruce de sendas está ubicado el paradero.

“Parece que la mayoría de los observadores agrupan sus elementos en organizaciones intermedias, a las que se les podría dar el nombre de complejos. El observador experimenta el complejo como una totalidad cuyas partes dependen entre sí y que están relativamente fijas en relación entre sí”. (Lynch, 1960; p. 105) Nuestra presente preocupación por las partes y no por los conjuntos o totalidades constituyen una característica necesaria en una investigación en su fase inicial. Tras la diferenciación acertada de las partes, el estudio puede pasar a la consideración de un sistema total.

“La imagen puede constituir un campo continuo, afectando a todos los demás la perturbación de un elemento. Incluso el reconocimiento de un objeto depende tanto del contexto como de la forma del objeto mismo”. Este enunciado refuerza el principio de la teoría de la Gestalt que afirma que no “se puede tener conocimiento del todo a través de las partes, pero sí de las partes a través del todo. Y que solo a través de la percepción de la totalidad es que el cerebro puede de hecho percibir, decodificar y asimilar una imagen o un concepto. Que los conjuntos poseen leyes propias y éstas rigen sus elementos” (wikipedia; internet).

Parece que las imágenes se superponen y se interrelacionan formando conjuntos de imágenes. Esto resulta en una serie de niveles de la misma imagen vasta y compleja y resulta necesario una distribución en niveles de la imagen: calle, barrio, ciudad, región metropolitana. Las imágenes también se diferencian en la escala, en el punto de vista, en la hora del día o la estación del año (comprobado plenamente en el cine). Las imágenes también adquieren connotación abstracta, como sería el nombre o el número de las calles o casas, se identifican por una descripción, se forma la imagen en la mente. Se sabe dónde queda pero no sabe describir el local o edificio. La continuidad secuencial o una jerarquización de lo general a lo particular de los elementos componentes también dan mucho vigor a una imagen.

Cualidad de la imagen.

La imagen de un elemento se diferencia para cada individuo por la cantidad de detalles que se memorizan, por ser concretos o abstractos.

La cualidad de la imagen puede diferenciarse en base a su estructura, según la forma en que están dispuestas y relacionadas entre si y sus partes, Lynch apunta 4 formas de disposición: 1- los diversos elementos son libres, 2- las partes están aproximadamente relacionadas en términos de su dirección general, 3- estructura flexible. Las partes están conectadas entre si, y 4- estructura rígida: en muchos elementos las partes están firmemente conectadas

Las imágenes de mayor valor son aquellas que más se acercan a un vigoroso campo total, pues son densas, rígidas y vívidas, y recurren a todos los tipos de elementos y características de forma.

“Estamos constantemente entregados al intento de organizar nuestros contornos, al intento por estructurarlo e identificarlo. Diversos medios ambientes son más o menos tratables de este modo. Al remodelar las ciudades sería posible darles una forma que facilite estos esfuerzos de organización en vez de desbaratarlos”. (Lynch, 1960; p. 111)

En el cuarto capítulo: *La forma urbana*, Lynch vuelve a reafirmar su tesis principal, enunciada en el primer capítulo: “Tenemos la oportunidad de constituir nuestro nuevo mundo urbano en un paisaje imaginable, es decir, visible, coherente y claro. Esto exigirá una nueva actitud por parte del habitante de la ciudad y una remodelación física de su dominio en formas que extasien la vista, que por sí mismas se organicen de nivel en nivel en tiempo y espacio, que puedan representar símbolos de la vida urbana. El presente estudio ofrece algunas claves al respecto”. (Lynch, 1960; p. 112)

Para cada uno de los 5 elementos que el autor enunció como la materia prima de la imagen, ofrece una serie de propuestas para una imagen más vigorosa y plena de imaginabilidad.

“Una ciudad es una organización cambiante y de múltiples propósitos...La especialización completa, el engranado definitivo es poco factible y nada convincente. La forma tiene que ser algo libre de trabas, plástica, en relación con los objetivos y las percepciones de sus ciudadanos”. (Lynch, 1960; p. 112)

Así lo entendemos, la ciudad es formada por muchas personas cada una con sus experiencias y percepciones, la formación de la imagen de la ciudad, como construcción, es contribución de una gran cantidad de sus habitantes, el medio es formado por el hombre y viceversa el hombre es formado por el medio.

“Hay funciones fundamentales de las que pueden ser expresivas la formas de la ciudad: la circulación, los principales usos de la tierra y los puntos clave focales. Las esperanzas y los placeres colectivos, el sentido comunitario pueden ser convertidos en carne. Pero sobre todo, si se organiza en forma visible el medio ambiente y se lo identifica nítidamente, el ciudadano puede impartirle sus propios significados y conexiones. Entonces se convertirá en un verdadero lugar, notable e inconfundible”. (Lynch, 1960; p. 112-113) Las formas nítidas y diferenciadas de la ciudad establecer estrechos vínculos entre la ciudad y la gente. El medio visual se convierte en parte integrante de las vidas de sus habitantes.

“De antiguo, es nuestro hábito adaptarnos a nuestro medio ambiente, diferenciar y organizar perceptivamente todo lo que se hace presente a nuestros sentidos. La supervivencia y el predominio mismos se basan en la adaptabilidad sensorial; pero ya podemos pasar a una nueva fase de esta interacción. Ya podemos comenzar a adaptar el medio ambiente mismo a la pauta perceptiva y al proceso simbólico del ser humano”. (Lynch, 1960; p. 117)

Según Lynch, una ciudad generalmente está estructurada por un conjunto de **sendas**, esto constituye el esqueleto de la imagen de la ciudad. El punto estratégico del conjunto es la interacción, el punto de conexión y decisión para el hombre.

Los **nodos** son principalmente todas las interrupciones en el tráfico, los puntos de decisión y constituyen lugares de percepción intensiva. Un primer requisito que el nodo debe presentar es el logro de la identidad a través de alguna singularidad especial, tales como: la continuación de muros, los pisos, los detalles, la iluminación, la vegetación, la topografía, la línea de horizonte del nodo.

En los paraderos esta singularidad especial podría ser el uso, los vehículos de transporte público agrupados, la concentración de ambulantes.

La esencia de este tipo de elemento es que constituye un lugar nítido e inolvidable, que no pueda confundirse con ningún otro.

La intensidad del uso afirma esta identidad y a veces esta intensidad crea formas visuales que se distinguen, crean una característica del lugar: el nodo. El enunciado se confirma con la característica en nuestro caso, de los paraderos que es el uso intensivo de los espacios aledaños a las paradas de los autobuses y microbuses, por el comercio informal que se posiciona justo donde es el paso de la gente, esta acumulación de puestos de ambulantes se torna muchas veces la identificación del paradero.

El límite del nodo también es una de sus características, si es cerrado o no, si tiene un foco de atención será más notable, y si tiene una forma coherente podrá impresionar mucho más.

Los nodos son espacios al aire libre principalmente y para la definición de estos espacios usamos técnicas para la expresión y definición de los nodos, sugeridas y usadas por Lynch, como: la transparencia; las superposiciones; la modulación de la luz; la perspectiva; los gradientes de superficie; la clausura; la articulación; las pautas de movimiento y sonido; la claridad de las sendas dentro del nodo; el gradiente de uso; la presencia de mojones; su capacidad de organizar grandes distritos a su alrededor; el establecimiento con sentido de orientación local; el empalme o cruce con sendas importantes; la presencia de la estructura de la ciudad en torno suyo; el sentido de orientación que da al observador, para saber en que dirección debe moverse hacia fuera para alcanzar una meta; la particularidad del sitio por el contraste que se siente con la imagen total; una serie de nodos forma una estructura conectada; los vínculos con que los nodos estructuran las zonas de la ciudad. (Los términos subrayados serán utilizados en el análisis de la imagen urbana)

Criterios que también abordaremos con el análisis del nodo. Kevin Lynch los trata en el libro, (La imagen de la ciudad), con discernimiento, claridad y extensión, con el apoyo de ejemplos de las tres ciudades estudiadas y con algunas más que él considera tienen una imagen vigorosa.

Lynch considera que la función de un medio ambiente, para ser vívido debe:

- facilitar los recorridos habituales
- afianzar significados y sentimientos
- atraer la atención a la exploración de nuevos sectores
- establecer vínculos estratégicos de comunicación”

La región metropolitana es una unidad funcional de nuestro medio ambiente y es conveniente que esta unidad funcional sea identificada y estructurada por sus habitantes, principalmente por sus administradores para su buen funcionamiento y que el medio ambiente proporcione una imagen agradable y que fomente el bien vivir, los buenos pensamientos y el deleite de sus pobladores.

El quinto y último capítulo del libro de Lynch: *Una nueva escala*, concluye: “un vasto medio urbano puede tener forma sensible, y de la necesidad para el habitante de la ciudad de este medio organizado, poético e simbólico. La educación visual impulsa el individuo a actuar sobre su mundo de la imagen”.

Otros libros de Lynch: a seguir se describe brevemente 2 productos literarios de Lynch, donde encontramos algunas aportaciones importantes para aplicar en la imagen urbana de los paraderos.

En el libro **The View From the Road**, (1964) Lynch describe la experiencia de conducir como “una secuencia desplegada ante los ojos de un espectador cautivo, algo temeroso pero parcialmente inatento, cuya visión está filtrada y dirigida hacia adelante”.

“La percepción del movimiento a lo largo de una carretera se sitúa en un orden estructural de elementos constantes: la carretera, el cielo, el espaciamiento de las farolas y las bandas amarillas. La persona se puede orientar hacia todo esto, y lo demás simplemente ocurre. Lynch descubrió que más de la mitad de los objetos pasajeros eran percibidos correctamente de frente pero muy estrechos en los lados, como si llevaran anteojeras. Más de un tercio de la atención se centra más en los objetos “en movimiento” que en los “estables”, salvo cuando el observador pasa una barrera visual, y para reorientarse ha de inspeccionar un nuevo paisaje. La velocidad es el determinante del ángulo focal, tanto para el conductor como para los pasajeros. El aumento de velocidad estrecha el ángulo focal y la visión pasa de los detalles a lo general; la atención se desvía hacia los puntos de decisión. En un coche la percepción corporal de la velocidad es escasa. Para percibirla dependemos fundamentalmente de la visión. Los objetos que pasan por encima de nuestra cabeza aumentan intensamente la sensación de velocidad.” (contra capa *Aprendiendo de Las Vegas*, 1977).

La percepción de la ciudad es en gran parte sentida desde sus calles, a bordo de un vehículo es más intenso y se comprende mucho más área.

El libro “**La buena forma de la ciudad**” de Lynch, es al mismo tiempo un resumen y una ampliación de sus primeras teorías. La parte central desarrolla una teoría normativa sobre la forma urbana; en ella se relacionan las características que los buenos asentamientos humanos deberían poseer. Características que permiten el desarrollo en la continuidad a través de la apertura y la conexión. Lynch señala aquí cinco dimensiones de funcionamiento interrelacionadas (la vitalidad, el sentido, la adecuación, el acceso y el control) y dos metacriterios: la eficacia y la justicia. La realidad cotidiana es la base de la teoría y para ser aplicable nuevamente a otra realidad. Estos son los elementos que utiliza para clasificar o analizar la imagen de la ciudad, una teoría de la buena forma de la ciudad, las cuales son medidas inclusivas de la calidad de un asentamiento.

Echar a perder. Un análisis del deterioro. Kevin Lynch, Michael Southworth (ed.) colección: GG Mixta. El declive, la decadencia y el deterioro son parte necesaria de la vida y del crecimiento; debemos aprender a valorarlos y a gestionarlos bien. Éste es uno de los mensajes del último libro póstumo de Kevin Lynch. De todas las criaturas vivas, los humanos somos los supremos creadores de desechos, aunque sólo recientemente hemos comenzado a pensar seriamente acerca de las formas de nuestro derroche. Va quedando claro que nuestros desechos nos afectan profundamente; amenazan nuestros sentimientos, nuestra salud y nuestro confort diario, así como nuestra propia subsistencia. Fue **Michael Southworth**, un antiguo estudiante suyo, quien reemprendió la labor de edición del manuscrito. Southworth es profesor de Urbanismo de la University of California de Berkeley, autor de varios estudios y proyectos de urbanismo y coeditor del libro de recopilación de escritos y proyectos de Kevin Lynch, *City Sense and City Design* (1990).

3.2. Otros autores

Otros autores abordaron la imagen urbana, desde distintas profesiones y enfoques. Aquí citamos más bien brevemente algunos de ellos.

Jan Bazant en el “*Manual de criterios urbanos*” (Bazant, 1983), donde presenta una metodología de diseño de la imagen urbana. Inicia con una definición de la apreciación estética o formal de los usuarios, después una identificación de los elementos visuales formales predominantes en el local, determina el potencial de desarrollo del local y sus implicaciones

funcionales formales y espaciales, define pues el carácter de la obra y formular criterios de diseño.

En el manual especifica cómo utilizar los criterios de diseño para todos los aspectos de la ciudad. Está dividido en dos partes, la primera son análisis preliminares donde define y analiza estos criterios: -el programático; -de actividades urbanas; -del clima y del sitio y -también sobre la imagen urbana. La segunda parte es sobre diseño urbano, dividida en 11 capítulos, referentes a cuestiones físicas de lo urbano en la ciudad: zonificación; equipamiento; vialidad; lotificación; agua potable; alcantarillado; alumbrado público; paisaje; mobiliario urbano; señalamiento y pavimentos.

En el capítulo 3 de la primera parte, sobre imagen urbana, se señalan los criterios normativos y cualidades en función de lograr una imagen urbana lo más nítida y vigorosa posible, estos son:

- Confort – se refiere al agrado visual que la obra urbana debe ofrecer al usuario, a la aportación de valores formales o espaciales de y para la comunidad que los estimulen sensorialmente. Estos valores son parcialmente biológicos y parcialmente culturales como el clima, ruido, contaminación e imagen visual.
- Diversidad – la variedad de estímulos en el medio ambiente evita la monotonía y amplía las posibilidades de sensaciones y mayor atracción.
- Identidad – los lugares deberán tener una identidad perceptual; ser reconocibles, memorables, vívidos, receptores de la atención y diferenciados de otras localidades, o sea, el sentido del lugar.
- Legibilidad – es la lectura del espacio, de su organización de modo que el observador normal pueda relacionar las partes en el caso del medio urbano y encontrar su origen en el tiempo y en el espacio. Cuando esto sucede provoca una sensación de cohesión social. Existen elementos cruciales para organizar el lugar tales como: un sistema de circulación principal, áreas básicas funcionales, centros importantes de actividad con valor simbólico, elementos históricos, elementos naturales del sitio y espacios abiertos dignos.
- Orientación – busca facilitar el sentido de ubicación de las personas en el medio ambiente urbano. El sentido de orientación es propiciado principalmente por un claro sistema de circulación y señalamiento. Cuando esto es alcanzado, el lugar es fácilmente memorable y el mapeo mental es más logrado y también la imagen urbana.
- Significado – la obra urbana debe reflejar los valores de una comunidad, lo que se percibe si sus partes visuales además de estar relacionadas unas con las otras en el espacio y tiempo, se relacionan con aspectos de las vidas, actividad funcional, estructura social,

patrones políticos y económicos, valores humanos y aspiraciones y carácter individual e idiosincrasia de la población.

La imagen urbana está integrada por diversos elementos físico espaciales que deben estar estructurados para que en conjunto transmitan al observador una perspectiva legible, armónica y con significados, estos elementos son: estructura vial, contraste y transición, jerarquía, congruencia, secuencia visual, proporción y escala, relación de la edificación con el sitio, configuración del terreno, textura del pavimento, actividad visible.

La esencia del diseño está en la interrelación entre masa y espacio: forma y espacio, definición del espacio, articulación del espacio, espacio y movimiento, encuentro con el cielo: silueta, encuentro con la tierra, puntos en el espacio, recesión de planos, diseño en profundidad, relación con el hombre, continuidad de experiencia, continuidades simultáneas

Utilizaremos los criterios normativos mencionados y de diseño, mencionados por Jan Bazant, para el análisis de la imagen urbana del paradero.

Marc Augé es antropólogo, nació en Poitiers, Francia, en 1935. Ha sido especialista en etnología. De entre los muchos libros que escribió encontramos: El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro, 1986; Los no lugares. Espacios del anonimato, 1992; Hacia una antropología de los mundos contemporáneos, 1994 y Elogio de la bicicleta, 2009. En su obra se destaca al concepto de “sobremodernidad” construido a partir de una reflexión sobre la identidad del individuo en función de su relación con los lugares cotidianos y la presencia de la tecnología.

En “Los no lugares. Espacios del anonimato”, Augé desarrolló el concepto del “no lugar”, se refiere a los lugares con función determinada en que los individuos transitan y se relacionan sin posibilidad de identidad, son lugares de anonimato que reciben cada día a un número mayor de individuos, la circulación es muchas veces acelerada, son transitorios, donde las personas se instalan durante algún tiempo de espera o pasaje, apenas permiten un furtivo cruce de miradas entre personas que nunca más se encontrarán. Estos pueden ser: un supermercado, un aeropuerto, una central de camiones o trenes, vías rápidas, pero también las grandes cadenas hoteleras con habitaciones no duraderas. El no lugar es todo lo contrario de una vivienda, de una residencia o de un lugar en el sentido común del término. Los no lugares convierten a los ciudadanos en meros elementos de conjunto que se forman y deshacen al azar y son simbólicos de la condición humana actual y más aún del futuro previsible.

La experiencia del no lugar es hoy un componente esencial de toda existencia social. Lo significativo en la experiencia del no lugar es su fuerza de atracción. Se pierde de cierta forma

la identidad, la que tenemos dentro de un círculo estable como es nuestra residencia o nuestra escuela. El ser humano se esfuerza para tener una identidad, pero por ciertos lapsos de tiempo disfruta de esta falta de identidad, lo cual pude vivir en estos no-lugares.

Los paraderos son sitios transitorios, donde circulan miles de personas que abordan e intercambian medios de transporte. Hay infinidad de encuentros instantáneos con personas ajenas a uno y que probablemente no las veremos nunca más. Nuestra identidad se desvanece en este mar de personas de las que no sabemos quiénes son, a dónde van o de dónde vienen. La mayoría de los usuarios pasa por los paraderos diariamente, con el tiempo se familiariza con estos locales se experimentan muchos acontecimientos, forman su imagen urbana y el no lugar adquiere otra connotación.

Aldo Rossi: arquitecto (Milán 1931-1997), él entiende a la ciudad como arquitectura, no se refiere sólo a la imagen visible de la ciudad y el conjunto de su arquitectura, sino más bien a la arquitectura como construcción, a la construcción de la ciudad en el tiempo. “La arquitectura es connatural a la formación de la civilización y un hecho permanente, universal y necesario”.

Para estudiar la ciudad, el autor no desarrolla propiamente un método bien definido como Lynch, pero usa diversas metodologías: comparativa, histórica y el estudio de las permanencias. Afirma que: “la historia de la arquitectura y los hechos urbanos realizados es siempre la historia de la arquitectura de las clases dominantes”. Una de las características mas propias de los hechos urbanos es el LOCUS, lo que él define como un hecho singular determinado por el espacio y por el tiempo, por su dimensión topográfica y por su forma, por ser sede de vicisitudes antiguas y modernas, por su memoria, así como la noción del lugar y del tiempo - comprende una serie de valores que están fuera y más allá de los sentimientos que experimentamos al captarlos. El lugar de la arquitectura, la construcción humana adquiere un valor general, de lugar y de memoria.

Lo relevante de Rossi para la imagen urbana es que la arquitectura es el marco de la imagen urbana, el marco donde se encuadran las calles, las plazas y demás objetos del espacio público. Desde la arquitectura, quizá más que desde otros puntos de vista, se puede llegar a una visión global de la ciudad y por lo tanto, a la comprensión de su estructura. La ciudad está vista como una gran obra, destacable en la forma y en el espacio, pero esta obra puede ser captada a través de sus fragmentos, sus momentos diversos. La unidad de estas partes está dada fundamentalmente por la historia. Así como Wildner, Kokot, Hengartner, 2000, afirman “el espacio urbano se caracteriza por sus símbolos constructivos y por una materialidad específica (la geometría, los materiales: concreto, asfalto, ladrillo, acero, vidrio, la infraestructura, etc.)

que determinan la configuración de la ciudad y con ella la percepción del entorno urbano. “Lo mismo es decir bella ciudad que buena arquitectura” porque en esta última se concreta internacionalidad estética de los hechos urbanos. Para Rossi el hecho urbano y su arquitectura son una sola cosa.

Según Rossi, el conjunto urbano está subdividido en:

- tres funciones principales: la residencia, las actividades fijas, y la circulación,
- las actividades fijas serían:., almacenes, edificios públicos y comerciales, universidades, hospitales y escuelas;
- además: equipamientos urbanísticos, estándares, servicios y infraestructura.

Estos elementos son los que caracterizan los procesos de transformación espacial del territorio.

Dentro de los estudiosos de la semiótica, el autor que más se aproximó al estudio de la imagen fue Roland Barthes, para él la imagen es un tema que utiliza varios sistemas de signos y por consecuencia es más difícil encontrar una metodología de análisis. Sin embargo Barthes dice que los objetos, imágenes, comportamientos tienen significado, pero no de manera autónoma, sino a través del lenguaje verbal. El signo para él no tiene nada de natural, se trata de convenciones, de fenómenos históricos, de usos de época. Para él no hay signos naturales, todos son culturales. Greimas también fue un semiólogo y lingüista que se volcó a examinar las experiencias estéticas y de diferentes etnias y grupos sociales, a comprender el sentido de las acciones. Goran Sonesson, sueco, estudió la semiótica visual y cultural, con importantes aportaciones en el campo de comprensión las imágenes. Dice: nuestra sociedad de información es una sociedad de imágenes. (Sonesson, 1997; p.1, internet).

La psicología de la Gestalt, en Alemania, ha entrado al tema de los requerimientos de la mente en cuanto a las formas que observa, y a partir de esto ha sugerido formas de análisis de la imagen. Citado en el capítulo anterior.

Los paisajistas se relacionan mucho con el estudio de la imagen urbana, desde que configuran parte del espacio público. Los paisajistas preocupados con el paisaje urbano y su imagen, podemos citar: Gordon Cullen “El Paisaje Urbano” (1971), ha contribuido de una forma muy peculiar, con sus innumerables ejemplos de dibujos de secuencias de la imagen urbana y definición de los espacios. En el libro: El paisaje urbano, 1974, este autor describe secuencias de imágenes de la ciudad, la indicación de que hay algo más por descubrir en el siguiente paso, en la calle a seguir, lo que es interesante es el elemento sorpresa, nos despierta

la curiosidad y nos provoca el interés de seguir avanzando y descubriendo más imágenes de la ciudad. Lo que concuerda hasta cierto punto con la Gestalt, se busca un orden pero no total.

Jorge Morales Moreno (Anuario de Espacios Urbanos 2003), hace un análisis de diversos autores, preocupados por la imagen urbana, los cuales emplean metodologías cualitativas para el análisis del espacio social y ponen énfasis en los testimonios directos de “los otros”; en sus miradas y comportamiento, cómo los espacios son socialmente percibidos, cómo valorarlos y/o resignificarlos, cómo evaluar los impactos que causan en las rutinas, vida cotidiana y actividades de sus habitantes que serían los usuarios directos.

Los autores por el mencionados son: Kevin Lynch, Robert Sommer, David Canter, Antoine Bailley, y Armando Silva.

Robert Sommer, es un psicólogo que estudia los procesos de adaptación al medio que es objeto de diseño y las conductas humanas que de ellos se derivan. Decía que a partir del problema se elabora el método y no viceversa, creía que todos los métodos son complementarios y no sólo en uno para estudiar las adaptaciones del hombre a su medio y para analizar los espacios urbanos.

David Canter, psicólogo social, para él el espacio resulta activo y genera actitudes y comportamientos sociales, que pueden y deben ser previstos por los diseñadores. “El espacio tiene una connotación comunicacional: posee y ofrece información que impactará inevitablemente a sus usuarios, de tal suerte que la gente no hace uso al azar de su ambiente físico”. (Anuario de Espacios Urbanos 2003; p. 23)

Anthony Bailley, psicólogo social, afirma que la literatura ofrece una visión de lo urbano, en el estudio de la percepción del espacio urbano, incluye en los estudios de percepción urbana a la literatura. Esta nos ofrece imágenes noveladas de la ciudad que aportan más información sobre esta que los planos e informes de los especialistas. La descripción que se hacen en la literatura de la ciudad es útil para investigación y estudio de la percepción urbana. Estas descripciones relatan como eran las ciudades en una época distinta de esta, además las vivencias y vínculos de los habitantes con la ciudad, revelando la identidad de esta.

Armando Silva hace una investigación centrada en la mirada y el lenguaje, no hay estudios experimentales ni planos mentales. La metodología que emplea es el análisis en el concepto de territorio el cual implica “asumirlo en una extensión lingüística e imaginaria, en tanto que recorrerlo, pisándolo, marcándolo en una u otra forma... por supuesto, con el acto denominativo”. (idem; p.25) Entender el territorio en todos sus aspectos simbólicos e inmateriales. El espacio tiene un carácter social que, lo marca y establece sus bordes o límites.

Analiza dos vertientes: los mapas oficiales y los mapas simbólicos: los croquis y las vitrinas: juego de miradas que le dan sentido, paisaje local, son las ventanas urbanas.

Por otro lado Félix Alfonso Martínez Sánchez, en el artículo: Notas para el estudio del paisaje urbano (Anuario de Espacios Urbanos 2001), destaca los trabajos de los mexicanos: Javier Covarrubias, 1986; Word y David Stea, 1971, y Jorge Morales Moreno, 1998. Félix Martínez en este artículo dice “resulta claro, hasta el momento, que el hombre no ha sido capaz de captar en su totalidad los componentes del paisaje urbano, pero si de estructurar aquellos que le son significativos y que le permiten establecer una imagen coherente de su entorno, es decir, una imagen formada a través de la suma de percepciones y experiencias del mundo que le rodea, que al unirse con otras imágenes individuales, crean la imagen colectiva de un lugar”. Anuario de Espacios Urbanos 2001; p. 72) “En el paisaje urbano, el movimiento es de suma importancia, pues los desplazamientos en automóvil ó en el transporte público propician una amplia gama de experiencias cinésticas, generadas por las presiones, aceleraciones, desaceleraciones, movimientos curvos, ascensos, descensos, etc., y juegan un papel determinante en la formación de la imagen del paisaje urbano”. (idem; p. 83)

Dentro de los arquitectos y urbanistas dedicados a la cuestión de la imagen urbana, se encuentra también Christian Norberg- Schultz, (Norberg- Schultz, 1961; p. 16), quién en este libro pregunta: “¿Qué influencia tiene en nosotros la arquitectura (el ambiente)?” Y responde: “Es evidente que el ambiente nos afecta y determina nuestro estado de ánimo, y también que la arquitectura es una parte de este ambiente”. ...Cómo percibimos realmente el mundo de nuestro alrededor. Una comprensión mejor de este proceso puede ayudarnos, además, a entender lo que significa “experimentar la arquitectura”. Percibir implica captar un cierto orden y lo caótico se define como lo que no permite una percepción satisfactoria.

Antonio Silveira: “Município e a Estética Urbana. Programa Ambiental: A última arca de Noé”. (2004; Internet). Habla de la imagen que debe ofrecer la ciudad: “Modernamente, no se admite que en el trazado urbano sea olvidado el factor paisajístico o estético, pues no se concibe más que una ciudad tenga una finalidad apenas económica o de simple habitación. Es mucho más, debe ser un local agradable para vivir y trabajar, donde el ciudadano encuentre saneamiento, recreación, deporte, cultura, por ejemplo.

“En este nuevo concepto de ciudad, la estética urbana es primordial para el bien estar de la población. Los aspectos de su trabajo deben mostrar equilibrio y armonía, sus edificios deben formar un conjunto arquitectónico acorde con la cultura de su población y sus locales públicos deben ser limpios y accesibles a todos, principalmente a sus habitantes más pobres. Los

parques y áreas verdes deben formar un conjunto natural que resguarde una belleza escénica a disposición de todos” (idem)

Y cita a José Alfonso da Silva: “el trazado de la ciudad concurre para el equilibrio psicológico de sus habitantes, visitantes y transeúntes”.

De esta forma, la estética urbana representa un elemento importantísimo de una ciudad y por sus características materiales y por estar a disposición de todos, podemos clasificarla como un bien difuso, es decir de todos, que deben ser protegido tanto por el poder público, principalmente el municipal, como por la colectividad y si preciso hasta judicialmente a través de la acción civil pública.

Nestor García Canclini sociólogo, “Imaginarios urbanos” 1997”, “La ciudad de los viajeros”, 1996. Propone y utiliza un método de análisis de los imaginarios urbanos de los ciudadanos y sus viajes por la metrópoli, que atraviesan cotidianamente la ciudad. “El método cualitativo es el *flanear* la ciudad que consiste en una observación sistemática, sondeos de opinión y cuestionarios para poder obtener la información por parte de los usuarios y definir los elementos que estructuran la imagen de la ciudad. Flanear la ciudad es experimentar sus espacios, olores, ruidos y movimientos, flanear es el método de los cronistas y un modo de representar la ciudad, de mirarla de contar lo visto”. (Canclini, 1996; p. 93)

Por otro lado algunos geógrafos recientemente investigan el tema de los imaginarios urbanos. Dicen ellos que los imaginarios urbanos son el resultado de las impresiones que grabamos de las imágenes exteriores las cuales estamos o estuvimos expuestos. Estas impresiones son los mapas mentales, es decir, dentro de nuestras mentes hacemos nuestras propias imágenes de lo apreciado exteriormente. Son interesantes estas visiones porque podemos aprender mucho de estas conclusiones a cerca de nosotros mismos. Entre ellos podemos citar: David Walmsley, Jerome Monnet.

Otros autores que desarrollaron temas afines con un enfoque diseccionado a la arquitectura e imagen urbana, como Robert Venturi (Complejidad y contradicción en la arquitectura, 1999; Aprendiendo de Las Vegas, 2000), trata sobre la simbología de la forma arquitectónica tomando como base dicha ciudad, se divide en dos partes, la primera sobre la relación entre la forma de los edificios centrales, sus respectivas formas y con sus muy peculiares anuncios, formas publicitarias para llamar la atención de los clientes que forman un discurso propio que se diferencia mucho de las formas tradicionales de anunciarse, esto llevando en consideración la época en que fue escrito el libro, en los años 70, pero todavía hoy en día más nos llama la atención el tamaño de los espectaculares y formas arquitectónicas de

los edificios de la ciudad de Las Vegas. Rudolf Arnheim, alemán, (1904- 2007), discípulo de los fundadores de la teoría de la Gestalt (Max Werthamer), psicólogo se adentró en el tema de la percepción en el cine principalmente, escribió varios libros sobre la percepción visual. (Percepción Visual, 1971; La forma visual de la arquitectura, 1982, Arête). Amos Rapoport (Aspectos humanos de la forma urbana. Barcelona. Ed. GG).

Christian Morsomme menciona que las imágenes públicas, estas son el resultado de la elaboración de proyectos urbanos, de arquitectura y urbanismo hecho por especialistas; y del porque las estudiamos y también de la necesidad de encontrar métodos para evaluar las imágenes, Así comenta el: "Cuando se trata de escoger, no por si, pero para una colectividad, necesitaría disponer de métodos que permitan medir el valor inicial de un paisaje, de determinar el impacto de tal o cual realización, o también de analizar las consecuencias de la evolución en curso".

Vicente Guzmán Ríos, arquitecto y doctor en ciencias sociales, en el capítulo "Apropiación, identidad y práctica estética: un sentir juntos el espacio", (Tamayo, Wildner, 2005; p. 229), afirma que la práctica estética es una actividad que ejercemos todos los días, en nuestras constantes selecciones en búsqueda de la belleza, del sentir los espacios. En el desarrollo de la práctica estética concibe dos modos en como las personas perciben el entorno en el cual están inmersas, un es la perspectiva cónica y el otra es la perspectiva ambiental, la primera: la perspectiva cónica se refiere a "un modo unidireccional de percibir y usar el espacio y los sentidos... un recorrido en línea recta, en el cual solo usa el sentido de la vista y *cierra* el acceso al resto de los sentidos, esto impulsado por la prisa en hacerse el recorrido, los ojos son el único canal abierto de enlace persona-entorno, lo que implica al espacio sólo como una silueta recortada... ojos, líneas y silueta... son los elementos que resumen la idea de perspectiva visual". (Tamayo, Wildner, 2005; p. 239-240), La segunda, la perspectiva ambiental, es un recorrido sinuoso que "pone a prueba la capacidad selectiva del cerebro ante el cúmulo infinito de información senso perceptiva, en este recorrido la persona registra que el espacio se escucha, se huele, se palpa, se gusta, además de verse. De ahí que la relación persona-entorno se vigoriza!! Se realiza la práctica estética. Mientras la perspectiva cónica aleja la persona de lo físico y social que circunda a su trayecto, la perspectiva ambiental la acerca tanto a lo estático del espacio como a lo dinámico del acontecer social" (Tamayo, Wildner, 2005, p. 240-241)

En el artículo del Anuario de Espacios urbanos (2005-1): El espacio(con) sentido de la Plaza- Tlalpan y San Jacinto, realiza un análisis de las dos plazas, utiliza la perspectiva

ambiental de los entrevistados, en la cuál capta a través de sus sentidos, las relaciones de estos con las plazas, el propósito es vincular los sentidos con sus vivencias en este local, registrar las sensaciones de los cinco sentidos: visión, olfato, sabor, tacto y sonido, con la finalidad de ahondar en el significado y en la relación de los sentidos y la plaza, refiriéndose a los atributos que las personas le confieren a éstas, también se solicitó a los participantes la realización de un mapa mental, el cuál comenta el autor que demanda un gran esfuerzo analítico sintético a quién elabora. Con el propósito de investigar “acerca del papel social del cuerpo y de los sentidos, y del rol que desempeñan las formas del espacio físico en sus modos de apropiación real y simbólica...acerca de la indagación de la percepción y la construcción de significados e identidades dentro de la trama significados-identidades-sentidos, como intención adicional para contribuir a la construcción y clarificación conceptual de la noción de imagen urbana”. (Ríos, 2005; p. 84-85) Utiliza categorías de placer estudiadas por Lionel Tiges (1993) a quién cita; como : el fisioplacer, el socioplacer y el ideoplacer. Sobre como las personas sienten el espacio y se apropian de el.

Es interesante y provechoso recuperar este análisis hecho en la plaza, lo cual es un lugar de disfrute, agradable, de diversión y placer, y aplicarlo a los paraderos, sitios donde las personas utilizan no por placer sino por necesidad de trasladarse a sus destinos. Los dos sitios son ricos en estímulos, y están sujetos a una diversidad de interpretaciones de los significados.

Los Cetrams son espacios públicos, como las plazas, que cumplen un papel esencial en la vida de la ciudad, satisfacer la necesidad de la población, son un bien público. A través de las observaciones captadas se puede sugerir acciones para su fortalecimiento “hacer del diseño un soporte para fortalecer el placer de vivir y mejores formas de convivencia”. (Tamayo, Wildner, 2005; p.)

Oscar Terrazas Revilla, arquitecto, doctor en urbanismo. En la teoría de “Los ejes de la metropolización” (Oscar Terrazas, 2005. La ciudad de los Caminos, UAM - A), “la expansión de las metrópolis corresponde a un esquema de ejes o caminos donde las concentraciones más importantes de la actividad urbana se ha desarrollado a lo largo de las principales carreteras, autopistas y líneas de ferrocarril existentes en el Valle de México” (Terrazas, 2005; p. 48), sobre estos ejes se localizan la mayoría de los Cetrams, los cuales desempeñan una de las actividades más importantes de las ciudades, el transportar pasajeros a destinos diversos. Por los ejes metropolitanos circulan las principales rutas del transporte público y por estos los caminos o ejes es justamente donde más se aprecia la imagen de la ciudad. Donde divisamos la gente, la arquitectura de la ciudad, la vegetación, los anuncios, los

parques, etc. La localización de los paraderos obedece la ruta de los ejes metropolitanos. El transporte como rector de la imagen urbana tiene como base territorial principalmente los ejes de crecimiento y desarrollo de la metrópoli.

“El territorio es tema esencial en el de la apropiación y la identidad porque a al vez que identifica a las personas, las personas se identifican en y con él”. (Tamayo, Wildner, 2005; p. 253),

Bernardo Navarro Benítez, especialista en economía y transporte urbano, con varios libros escritos sobre los medios de transporte en la ciudad de México, como el metro y taxis. En el simposio URB – 3, habla sobre Los Escenarios Críticos del Transporte de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, UAM – X, donde hace un análisis de la situación del transporte actual y previsiones a futuro. Dice “ la alternativa para el transporte en la ZMCM a futuro es “dar un vuelco en la situación actual, sociedad y gobierno, hacia el transporte público colectivo...para ello la promoción de opciones de transporte de elevada capacidad como es la opción del Metrobús y su implantación como una red metropolitana y continua , pero debe aprovecharse esta situación del Metrobús para que los corredores posibiliten una recuperación urbana de su entorno, mejoren las condiciones de seguridad y desplazamiento de los peatones- usuarios e integren opciones de estacionamiento de automóviles y bicicletas. El Metrobús posibilita una redistribución democrática del escaso espacio vial disponible, privilegiando el carril exclusivo al transporte público pero favoreciendo también el orden y eficiencia de la circulación de los vehículos privados”.(Navarro 2005; p.1, internet)

Entre otras recomendaciones está la de “reforsarse con alternativas de transporte masivo a base de opciones sobre rieles, las cuales ya están actuando en la ciudad, como es el caso del tren de Buena Vista a Cuautitlán. Además impulsar la renovación y el reordenamiento del transporte colectivo”. (idem) Como también el uso de tecnologías recientes de comunicación para este fin.

Rescatable en términos de imagen urbana es el uso del transporte colectivo como factor de recuperación del entorno urbano, de que la renovación del transporte colectivo en este caso el Metrobús, proporcione la mejoría en seguridad, confort, favoreciendo la imagen urbana. Aprovechando el limitado espacio vial, puesto que la ciudad ya consolidada, con sus espacios viales históricamente conformados ofrece pocas posibilidades de grandes reformas, dado que esto sería inviable económicamente y poco factible de ejecución.

Para efectos de este trabajo lo rescatable es la referencia de que el transporte colectivo sea el transformador y reordenador de la imagen urbana.

Armando Silva Téllez es doctor en literatura comparada, filósofo con estudios en semiótica y en psicoanálisis. Autor de casi una veintena de libros, entre los que se destacan *Grafiti, una ciudad imaginada* (1986), *Imaginarios urbanos* (1992), y *Álbum de familia* (1998), obras de gran impacto intelectual y académico.

En la primera, *Grafiti, una ciudad imaginada*, Silva habla sobre el grafiti en las ciudades de Colombia, con la formulación de una tesis integral sobre la ciudad intercomunicada por territorios urbanos. Inicio de sus investigaciones sobre los imaginarios urbanos.

En *Imaginarios urbanos*, Silva trata los imaginarios urbanos, estos son generados por los propios ciudadanos a partir de sus ideas y representaciones de la ciudad, a partir de sus relaciones con ésta, a partir de las formas en que la habitan y practican su condición urbana. Inmateriales e irrepresentables, los imaginarios pueden rastrearse en los objetos, las arquitecturas y las formas urbanas, pueden sedimentarse en el habla o en los rituales ciudadanos, y aparecer en los grafiti, en las fotografías domésticas y familiares, en los escaparates o a través de los media, pero difícilmente se les puede asignar una imagen única, se resisten a ella y se modelan escapando a cualquier representación única y concluyente de sí mismos. Lo imaginario, como base de un urbanismo de los ciudadanos, permite estudiar los registros de la participación ciudadana en la construcción simbólica de la ciudad, con el fin de entender sus usos y definir otras formas posibles de habitar.

Edward Soja (*The third space*), dice: "nosotros hemos producido nuestros espacios y podemos cambiarlos". Está muy involucrado en esa dinámica o dialéctica entre lo global y lo local, lo macro y lo micro. Es por eso que el trabajo de Soja se reconoce por que logra una combinación interactiva de miradas en sí. Y lo hace a través de la interacción de la búsqueda de una especie de tercera vía, buscando una resolución que vaya más allá de simplemente reconocer una dialéctica, pero aceptando que algo nuevo puede salir de eso y que está más allá de los dos lados de lo binario. Nosotros producimos los macro y los micro espacios. Y los integramos. Y de ahí el énfasis en la perspectiva espacial. Así se resume la cuestión de cómo se miran ó interpretan las ciudades para Edward Soja. Sostiene en una entrevista que el mira las ciudades en perspectiva macro-mezzo-micro, y que sostiene que se debe de conseguir observar los tres aspectos en movimiento.

3.3. Conceptos y elementos teóricos a ser aplicados en el análisis de la imagen urbana y transporte público.

Para el análisis de la imagen urbana de los cinco paraderos del transporte público utilizaremos varios conceptos de las teorías consideradas.

1. De Kevin Lynch.

A. Las **cualidades visuales**, según este autor la ciudad debería presentarse para impresionar la mente de las personas con una imagen fuerte y vigorosa. Estas cualidades son las que siguen.

Legibilidad: “es la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global”.

Estructura e identidad: para analizar la imagen ambiental la divide en tres partes:

Identidad: que viene siendo el sentido de individualidad o unicidad, la identificación de un objeto.

Estructura: es la relación espacial o pautal que el objeto establece con el observador y con otros objetos.

Significado: qué significa para el observador, en el sentido práctico o emotivo.

Imaginabilidad: es la cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate, las cualidades físicas que faciliten la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente.

B. La tesis de su libro “La imagen de la ciudad”: **“Nuestra tesis es la de que ya estamos en condiciones de desarrollar nuestra imagen del medio ambiente mediante la acción sobre la forma física exterior así como mediante un proceso interno de aprendizaje”.**

C. **Técnicas para la expresión y definición de los nodos**, sugeridas y usadas por Lynch, como la transparencia; las superposiciones; la modulación de la luz; la perspectiva; los gradientes de superficie; la clausura; la articulación; las pautas de movimiento y sonido; la claridad de las sendas dentro del nodo; el gradiente de uso; la presencia de

mojones; su capacidad de organizar grandes distritos a su alrededor; el establecimiento con sentido de orientación local; el empalme o cruce con sendas importantes; la presencia de la estructura de la ciudad en torno suyo; el sentido de orientación que da al observador, para saber en que dirección debe moverse hacia fuera para alcanzar una meta; la particularidad del sitio por el contraste que se siente con la imagen total; una serie de nodos forma una estructura conectada; los vínculos con que los nodos estructuran las zonas de la ciudad. (Los términos subrayados serán utilizados en el análisis de la imagen urbana)

2. De la teoría de la Gestalt, utilizamos:

2.1. El **principio general** de la Teoría de la Gestalt que dice: “**A primera vista, los principios de la psicología de la Gestalt parecen sugerir que la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y la regularidad. Y que la mente está ansiosa de información, de una información constante, cambiante. La mente también busca constantemente relaciones matemáticas, o proposiciones, en los objetos, en las imágenes**”. Podríamos decirlo de otra forma: “ante una información visual aleatoria o desconocida, la mente organiza los datos de acuerdo con ciertas preferencias inamovibles”. Estas preferencias son las leyes de la Gestalt. (Roth, 1999; p. 59).

2.2. Las Leyes de la Gestalt

- de la **pregnancia**: todas las formas tienden a ser percibidas en su carácter más simple, la forma más simple es la más fácilmente asimilada, mejor comprendida y grabada en la mente.
- de la **experiencia pasada**: ciertas formas sólo pueden ser comprendidas si ya las conocemos o si tenemos conciencia previa de su existencia. Todas las experiencias que vivimos anteriormente influyen en nuestra percepción.
- de **continuidad o buena continuidad** se refiere a direcciones o alineamientos de formas dispuestas. Cuando varios elementos de un cuadro apuntan hacia un mismo canto, el resultado final fluirá más naturalmente. Los elementos armónicos producen un conjunto armónico.

- figura fondo, proximidad, igualdad-equivalencia-similitud, cerramiento-clausura, simetría, repetición, figura más grande-más sencilla. A ser utilizadas en menor escala.

3. Otros elementos que influyen en la imagen urbana.

- A. **Teoría de los colores:** el color es un de los elementos que impresionan nuestra visión enormemente, por consiguiente las imágenes formadas en nuestro cerebro. Usaremos la teoría para ver que colores existen en el paradero y aplicar la teoría en el análisis de la imagen emitida, bien como los usuarios ven los colores del mismo, y analizar las sensaciones percibidas por éstos y relacionar las imágenes y percepciones denotadas por ellos.
- B. **Proporción:** correspondencia entre los objetos de una imagen. Según las proporciones que tienen los objetos en una imagen serán más percibidos que otros. Si su dimensión disminuye también su importancia disminuye.
- C. **Escala:** la proporcionalidad con el hombre.
- D. **Textura:** elemento que une varias partes de la imagen.
- E. **Ritmo:** frecuencia de los elementos en una imagen.

4. Los criterios normativos y cualidades que Jan Bazant define en función de lograr una imagen urbana lo más nítida y vigorosa posible, estos son:

- Confort
- Diversidad
- Identidad
- Legibilidad
- Orientación
- Significado

4. Conceptos utilizados en el desarrollo de l trabajo basados en autores diversos.

- 1. **Imagen urbana:** la imagen urbana es la integración del medio ambiente, medio natural, las construcciones hechas por el hombre y los lazos que éste ha construido con este entorno que le da identidad y significado a las personas que

viven en esta comunidad y las relacionan de manera particular con su lugar o entorno.

2. **Mapa mental:** son las representaciones mentales de lo que la ciudad o local contiene, y su distribución según cada persona. No hay escala, y el enfoque es en el contenido y no en la belleza, es decir, no se copia, se extrae de la memoria.
3. **Imaginario urbano:** es la lectura de la identidad del espacio a partir de percepciones personales de lo actual y lo que uno desearía que fuera ese espacio en particular.
4. La **práctica estética** es una actividad que ejercemos todos los días, en nuestras constantes selecciones en búsqueda de la belleza, del sentir los espacios. El concepto de práctica estética apropiado y de extrema agudeza que a diario nosotros ejercemos constantemente al ver y apreciar las imágenes. Aunque inconscientemente analizamos nuestro entorno, hacemos comparaciones, examinamos algunos detalles más intensamente según nuestros intereses, tomamos decisiones sobre y en base a estas imágenes.
5. **Flanear** la ciudad que consiste en una observación sistemática, sondeos de opinión y cuestionarios para poder obtener la información por parte de los usuarios y definir los elementos que estructuran la imagen de la ciudad. Flanear la ciudad es experimentar sus espacios, olores, ruidos y movimientos, flanear es el método de los cronistas y un modo de representar la ciudad, de mirarla de contar lo visto”.

El trabajo se apoya en la **teoría de Kevin Lynch**, con énfasis especial en la tesis que sostiene el libro de su autoría (La imagen de la ciudad), que dice: “los habitantes de la ciudad ya están en condiciones de desarrollar la imagen del medio ambiente a través de acciones sobre la forma física exterior y también con un proceso de aprendizaje”, y también en la **teoría de la Gestalt** de la percepción visual, con su principio general que sostiene: “a primera vista, los principios de la psicología de la Gestalt parecen sugerir que la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y la regularidad”.

Conjuntando estos dos principios encontramos que el segundo nos advierte que la mente busca orden y regularidad en todo lo que vemos y hacemos; y el primero que ya estamos en condiciones de desarrollar una imagen conforme a ello o quizás aproximarse a nuestro imaginario urbano, la cuestión sería al mirar los paraderos y las estaciones del metro aledañas,

estas últimas con una imagen de orden y desarrolladas al lado de los paraderos, con una imagen que contrasta con los primeros. Para sustentar las hipótesis y objetivos aquí presentados nos apoyaremos en estos dos principios además de otras particularidades que se siguen de ellos desarrollan como las cualidades visuales que debe tener una imagen para ser agradable e impresionar la mente de las personas (legibilidad, estructura e identidad, imaginabilidad); además de las técnicas para la expresión y definición de los nodos de Lynch, éstos serán tomados como ejemplo al estudiar los paraderos y corresponden a los cinco elementos de la ciudad (sendas bordes, barrios, nodos y mojones; Lynch).

La **teoría de la Gestalt** trata sobre como la mente capta las imágenes, pero no sobre la belleza o el gusto, por eso algunas de las leyes pueden ser útiles en el sustento de las hipótesis formuladas. De las leyes citamos en especial la ley de experiencia pasada, la cual está de acuerdo con la cultura que cada uno posee y que influye en la interpretación de las imágenes actualmente vistas.

La **práctica estética** y el **flaneur** como apreciación del entorno y de las imágenes. El concepto de práctica estética apropiado y de extrema agudeza que a diario que nosotros ejercemos constantemente al ver y apreciar las imágenes. Aunque inconscientemente analizamos nuestro entorno, hacemos comparaciones, examinamos algunos detalles más intensamente según nuestros intereses, tomamos decisiones sobre y en base a estas imágenes.

El **mapa mental** e **imaginario urbano** como guía de los sentidos para la interpretación de la imagen urbana en los paraderos. El imaginario urbano, en el que se entremezclan la realidad del ambiente y lo que uno quisiera que fuera la imagen. Lo que uno desearía que fuera un paradero, en esta afirmación hay mucho que decir, que imaginar y proponer, ha provocado tantos reordenamientos, proyectos, etc. Analizar la identidad de un lugar implica ver cómo se creó, los actores involucrados; en general lo que emana de todo esto que se está viendo.

Capítulo 4: Paraderos o CETRAM y los actores involucrados en su imagen.

4.1. Introducción

Este capítulo trata en primera instancia de una rápida visión panorámica de la historia del transporte y vialidad en la ciudad de México, y de los números de la situación actual respecto a estos dos temas, en la cual están insertos los paraderos del transporte público de la misma. La mayoría de los datos acerca de la ciudad y la ZMCM que se citan a continuación pueden encontrarse en (Espinosa, 1991).

En segundo término de la definición, características, cantidad, creación, administración y operación de los paraderos.

En tercer término están los diversos actores que componen la imagen del paradero que proporcionan la fisionomía de este local, los dividimos en dinámicos y estáticos. Los dinámicos son: el gobierno que los crea y administra, los transportistas que lo operan, el comercio informal y formal en los paraderos, los usuarios del transporte público. Los estáticos: el espacio dentro del cual está localizado el paradero, la vialidad inserta en el paradero, el mobiliario urbano y las áreas verdes del paradero, y mercados cuando los hay. También mencionaremos los conflictos que envuelven los paraderos. Los reglamentos que regulan la imagen urbana en el DF y los relacionados con los Cetrams o Centros de Transferencia Modal. Por último analizaremos 5 paraderos en cuanto a la imagen urbana. Los cinco paraderos seleccionados son: La Raza, Pantitlán, San Ángel, San Lázaro y Tacubaya. También mencionaremos por qué estos cinco paraderos fueron seleccionados para el estudio.

4.2. Transporte público en la Ciudad de México.

El transporte público en la ciudad de México existe desde que los aztecas fundaron y desarrollaron la ciudad en un islote, para comunicarse con los otros pueblos a las orillas del lago. Para eso utilizaron los acallis (canoas) y tlamemes (hombres preparados para servir como transporte de personas y de carga). Con la entrada de los españoles al nuevo mundo, en 1500, llegan los caballos, novedad que luego empieza a servir como medio de transporte.

Más tarde comenzaron a funcionar los coches de alquiler, los carruajes que usan la fuerza de los caballos. A principios del siglo XIX, aparecen los primeros tranvías de tracción animal, que dieron inicio al sistema formal de transporte colectivo en la ciudad. Un siglo más tarde, en 1900 empiezan a operar los tranvías eléctricos. Y 17 años más tarde surgieron los camiones privados de pasajeros. Hacían el trayecto del centro a las zonas industriales localizadas en el sur y norte de la ciudad de México.

La ciudad de México creció mucho a partir de 1950 y consecuentemente aumentó la cantidad de unidades y rutas de transporte colectivo. En esa época el número de autobuses era mucho mayor que el de tranvías, principalmente debido a la flexibilidad y versatilidad de los camiones para introducirse en la periferia recientemente formada; y se expande enormemente el uso del automóvil, muy conveniente y confortable, lo que saturaba las vías de comunicación, y tornaba el transporte colectivo lento y dificultoso, imponía un desgaste físico y mayor tiempo utilizado en los recorridos del transporte colectivo.

En la década de los 60, la ciudad de México sobrepasa los límites territoriales del DF y comienza a poblar los municipios aledaños en el EDOMEX, se transforma en una metrópoli. Para entonces cerca de 5 millones de personas tenían que movilizarse. (“Novedades”, 5/11/64). La expansión urbana de la ciudad, el incremento demográfico de la capital y la demanda excesiva de pasajeros, aumentaron los problemas de transporte. La insuficiencia del transporte, de vialidades deficientes, y la falta de organización de las rutas, muchas de las cuales coincidían en el centro de la ciudad, ocasionaron serios problemas de congestionamiento de tránsito, así como la carencia de terminales adecuadas.

Con estos problemas era necesario otro tipo de solución como la construcción del sistema de transporte colectivo “Metro”, conectando colonias densamente pobladas hacia el centro de la ciudad, donde normalmente cruzaba gran parte de la población, por encontrarse ubicados en esta zona, múltiples comercios, oficinas, dependencias gubernamentales e instituciones bancarias. La obra del sistema “Metro” se inició el 19 de junio de 1967, y el 5 de septiembre de 1969 se inauguró la línea no.1, con la ruta de Zaragoza a Chapultepec. Con el avance en la construcción de más líneas, a pesar de que se circunscribe originalmente sólo al DF, hay una reestructuración del transporte de superficie, son construidas las terminales de transporte foráneos alejadas del centro y en puntos estratégicos, coincidiendo con las terminales de las líneas del metro, formando una red de transporte más ordenada con mejores conexiones y dando servicio a toda la metrópoli, hecho que confirma el carácter restructurador del transporte

colectivo. Con el transporte urbano subterráneo, se inicia una nueva era de modernización en la capital, beneficiando a millones de habitantes.

En los años 70 se inició el descongestionamiento del tráfico de la ciudad al entrar en operación las terminales de autobuses foráneos: Central Camionera del Norte (1974); la del Sur (Tasqueña), en 1975; la de Oriente (Tapo) en 1979; y la del Poniente (Observatorio) también en 1979. Así se liberó la zona central de la Merced, donde se concentraba todo el transporte foráneo.

Los años noventa se caracterizan por la expansión del metro con la construcción de 3 nuevas líneas: línea A de Pantitlán a La Paz Los Reyes y las líneas 8 y 10. Una fuerte lucha contra la contaminación se inicia con la implantación de diversos programas como el PICCA, PROAIRE, Hoy no circula, los verificentros. Se formularon propuestas y proyectos para el tren elevado del DF hasta el municipio de Ecatepec. El Ecotren, tren ecológico metropolitano; el tren ligero a Chalco, un nuevo aeropuerto para la ciudad de México, la extinción de la R-100 y la formación de los RTP (Camiones del Metro de color amarillo-naranja). Además se inició la modernización del parque vehicular de las rutas de peseros. Algunos proyectos se concluyeron, otros continúan en vigor, salvo el caso del tren elevado, el Ecotren y el nuevo aeropuerto que no se concretaron. (SETRAVI)

Durante el primer semestre de 1999 se llevó a cabo la actualización del Programa Integral de Transporte y Vialidad 1995-2000 y el Estudio para la Reestructuración de la Red de Transporte de Superficie de la Ciudad de México, el cual permitió identificar 33 corredores de carácter estratégico con los cuales se establece la red básica del transporte de superficie, además de la red del Sistema Integral Computarizado de Semáforos, pantallas informativas y el Programa Radar de Apoyo Vial que brinda auxilio vial a automovilistas en las principales arterias de la ciudad. (idem)

Para el nuevo milenio se construye la línea de transporte “Metrobús”, el cual actualmente cuenta con 2 líneas ya construidas y en operación. Línea 1 de Indios Verdes al Caminero, Línea 2 de Tacubaya a Tepalcates. Tiene una extensión total de 48,1 kilómetros y posee 81 estaciones de las cuales: 75 son de paso, 2 de transbordo y 4 terminales. Todas las estaciones se encuentran dentro del Distrito Federal. El Gobierno del Distrito Federal en 2010 iniciará la construcción de la Línea 3 del Metrobús sobre el Eje 1 Poniente, que va de Acueducto Tenayuca a Etiopía. Son conceptos modernos de transporte masivo. Además de mejorar la transportación de personas en una de las avenidas principales de la ciudad, cambia la imagen urbana del transporte en este corredor que es uno de los más agradables de la ciudad.

4.3. Vialidades en la Ciudad de México

La historia de las vialidades de la Ciudad de México se remonta también como el transporte, a los tiempos precolombinos, cuando los Aztecas se asentaron en el Valle de México, formando su ciudad sobre un islote en la laguna, que era el sitio donde más tarde se fundaría la ciudad de México. Los aztecas formaron sus sistemas de calles basados en sus creencias religiosas, organizando las calzadas en direcciones del sol y la luna. También desarrollaron grandes bulevares del pequeño islote hasta los pueblos aledaños habitados por otras tribus. Eran calles en dirección del sur a norte y de oriente a poniente, cortándose en ángulos rectos para formar la nueva ciudad con manzanas rectangulares que caracterizaban su traza, (hacia el norte: Calzada Tepeyac y Calzada Tlatelolco; al oriente: Al Embarcadero, Texcoco; al poniente Calzada a Tlacopan (Tacubaya); y al sur: Calzada Iztapalapa); eran cuatro calzadas que dieron origen a cuatro vialidades importantes existentes hoy en día, sus sistemas eran muy sofisticados pues en estas calzadas había compuertas para el pasaje de los acallis y la regulación de las aguas en el caso de que éstas se elevaran y que no se mezclaran agua dulce y aguas saladas, porque de las dos había en el valle de México.

Cuando llegaron los españoles construyeron su ciudad sobre lo hecho por los aztecas, destruyendo su sistema lacustre de compuertas, aprovecharon su sistema reticular de calles porque sobre él asentaron su sistema de damero que consistía en lo mismo: calles transversales a 90 grados en el centro la plaza principal de donde se cruzaban las dos vías principales, de norte a sur y de oriente al poniente. También aprovecharon las grandes calzadas existentes y su sistema extramuros de la ciudad a las afueras. Con el tiempo, el islote se fue poblando y adquiriendo tierras en la periferia mediante aterros y drenaje. La ciudad fue creciendo de tamaño, hasta lo que es hoy, y del lago no restan sino pequeños fragmentos para testimonio, como Texcoco, Zumpango y Xochimilco.

Regresando un poco en el tiempo, a la época colonial, en 1792 se atendió la nomenclatura de las calles, colocando en las esquinas sus nombres y la numeración de las casas, colegios, conventos y parroquias.

En 1810 la Ciudad de México tenía aprox. 140 vías de circulación entre callejones, calles y calzadas. La mayor parte de ellas eran anchas, espaciosas y muchas estaban empedradas. Para este año el número de carruajes era de 2500.

Al obtener sus límites actuales en diciembre de 1899, el DF llegaba aprox. a las 150 mil hectáreas de superficie total. Para 1941, su área urbana total era de 9,928 has.

En los años 50 empieza la conurbación con los municipios del Estado de México, principalmente hacia el norte y oriente. De 1952 a 1964 debido al crecimiento enorme de la ciudad hay muchas mejoras en la estructura vial y se construyeron vialidades importantes: Av. Insurgentes norte, Viaducto Tlalpan, el Periférico, Constituyentes, División del Norte, Ermita Iztapalapa, prolongación de Reforma, Churubusco. En 1962 el Viaducto Miguel Alemán. El Circuito Interior se inició en 1972, se terminó en su parte poniente y norte el DF en 1976. Después se construyó Río Consulado Boulevard Aeropuerto y Río Churubusco sur y sureste y se configuró el Circuito Interior.

En 1978 se estructura racionalmente la vialidad y el transporte, con la construcción de los ejes viales. (proyecto de Carlos Contreras). (ver mapa no.: 2) Con estas obras, se modificó la estructura vial primaria al ponerse en funcionamiento 19 ejes viales, formados por ocho avenidas que unen el norte y el sur, y 11 de oriente a poniente. La mayoría de ellos tienen un solo sentido de circulación, dos carriles para transporte colectivo, uno es en contra-sentido, y tres o más para el transporte particular. Con la continuidad, el trazo, la amplitud y la longitud de los ejes viales, se logró la fluidez del tránsito, se incrementó la capacidad de vialidad, se redujeron los tiempos y aumentaron las oportunidades de viaje, además, significó cambios en la imagen urbana de la ciudad, principalmente cuando se modifica el uso del suelo en la zona inmediata a ellos, transformándose en corredores comerciales. Si bien, esto implicó la modificación radical o destrucción de muchas avenidas agradables de la ciudad: Cuauhtemoc, Montevideo, etc.

En los años 80 se continúan las obras del Periférico, el Circuito Interior y la red de ejes viales. (ver mapa no. 1)

Los años 90s se caracterizan por una extensión de vialidades hacia la periferia, la construcción del eje metropolitano, que enlazaría las 5 autopistas que confluyen a la ciudad de México, concluido solo en la parte poniente – Carretera La Venta- Colegio Militar. En la ciudad se reforman cruces en vialidades primarias para viabilizar el tráfico con los cruceros inteligentes.

A partir de 2000 se inició el segundo piso en el Periférico. Actualmente, se tienen contempladas obras de gran porte para el DF.

Transporte en el DF



Foto 1 : Metrobús.

Fuente : El Universal, dic. 9 - 2008



Foto 2 : Metrobús.

Fuente : Ciudad México.com.mx



Foto 3 : Trolebús.



Foto 4 : Metro.



Foto 5 : Pesero.



Foto 6 : Tren Ligero.

Fuente : Wikipedia.



Foto 7 : Taxi



Foto 8 : Taxi



Foto 9 :Tren Suburbano.

Vialidades en el DF



Mapa 1 : Vialidades primarias.
Fuente : Distrito Federal.

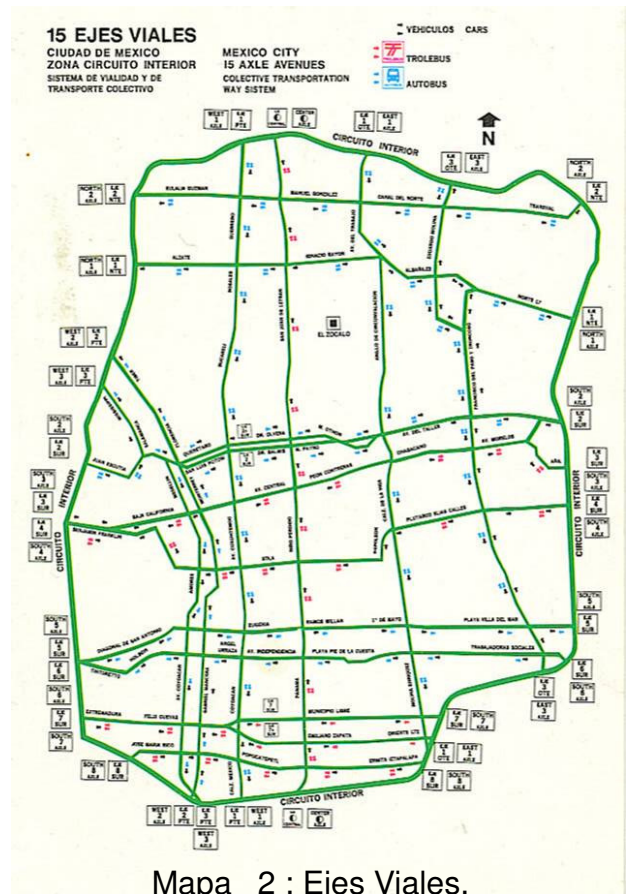


Foto 10 : Segundo piso.
Fuente : Internet.

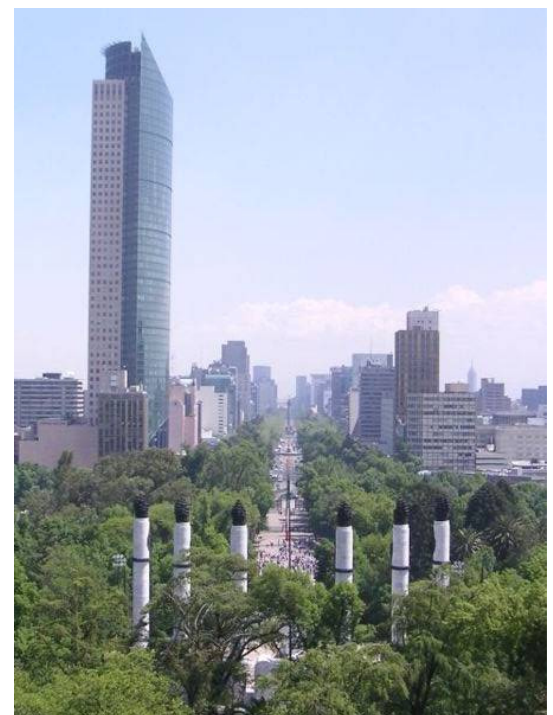


Foto 11 : Paseo de la Reforma.
Fuente : Wikipedia.

4.4. Números actuales del transporte público en el DF

La Zona Metropolitana de la Ciudad de México ocupa un área de 741 mil hectáreas, de las cuales 148 mil 655.32 hectáreas son del DF, con 16 delegaciones. Las hectáreas restantes del área metropolitana pertenece a los 58 municipios del Edomex y 1 municipio del estado de Hidalgo, que suman 592 mil 334,68 hectáreas. (SETRAVI, 2009, internet)

Actualmente el transporte público en la ciudad de México se compone del parque vehicular del DF y de los municipios conurbados del Estado de México pertenecientes a la Zona Metropolitana. Las dos entidades son de similar importancia y trabajan separadamente en cuestiones urbanas, de esta forma expondremos los datos para el DF y para los municipios conurbados de la zona metropolitana pertenecientes al Edomex, por separado.

En el **DF** el transporte público se distribuye de la siguiente forma:

En el Distrito Federal se tienen matriculados 2.5 millones de vehículos y en sus vialidades circulan diariamente casi 3.5 millones de unidades. Del total de viajes realizados al día, se suman 22 millones, 16 millones de viajes (82%) se realizan en transporte público, que a su vez se divide en transporte concesionado, con el 65% de los viajes y/o administrado por el GDF el 17% de los viajes. En vehículos particulares se realizan 4 millones de viajes, el 18%. El transporte público en la ciudad de México está compuesto por: (SETRAVI, 2009, internet)

Cuadro 1: Transporte público en el DF, números. Fuente: SETRAVI, 2009.

Transporte	no pas. diarios	%	Líneas	estaciones	kms de vías	no. vehículos
Metro	4.2 millones	14%	11	175	201	308 trenes
Trolebús	257 mil		17		422	344 unidades
Tren ligero	50 mil				13	15 trenes
RTP	750 mil	2%	100		3.621	1.400 unidades
Peseros	12 millones	60%	106 rutas		1.163	28.504 unidades
Metrobús	260 mil		2	81	48,1	
Taxis	1 millón	5%				106 mil unidades
Total	18.517 millones					

Cuadro 2: Padrón vehicular DF (2002-2007). Fuente: Gobierno del DF.

Tipo de unidades	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Vehículos particulares	ND	1'987,753	2'278,412	2'592,621	2'817,707	3'106,282
Transporte de carga	347,576	61,652	62,087	74,974	79,473	85,841
Transp. Púb. de Pasajeros (Taxi)	106,525	105,955	106,121	106,763	107,574	108,141
Transp. Púb. de Pasajeros (Colectivo)	23,315	23,317	25,862	28,532	29,949	30,057
Total	3'831,176	2'178,677	2'472,482	2'802,890	3'034,703	3'330,321

El numero de viajes metropolitanos, que cruzan el límite del DF y el Edomex por día es de 4,2 millones. La extensión de la red vial del DF es de 10 mil 200 kms. Siendo que 930 kms son vialidades primarias, 171.42 kms de vías de acceso controlado, 421.16 kms de ejes viales, 320.57 kms de arterias principales, 9mil 229 kms de vialidades secundarias. El DF posee 25 mil calles aproximadamente y 2mil 150 colonias y barrios. (SETRAVI)

Edomex.

En el Estado de México vive casi el doble de la población de la ciudad de México, son 58 municipios y uno del Estado de Hidalgo, posee una incalculable red de calles y avenidas, siendo las principales el periférico, importantes salidas del DF, como Zaragoza, salida a Puebla, salida a Pachuca que es la continuación de la avenida Insurgentes, Avenida Central a Ecatepec, Avenida José López Portillo la cual es el cerramiento del periférico, la av. Naucalpan Toluca, la Carretera Atizapán- Tlalnepantla y muchas más. Del número de vehículos de transporte colectivo sólo tenemos el dato de que en el DF entran en los paraderos de los límites con el Edomex 23 mil unidades de las cuales el 45% es del Estado de México. En cuanto a los paraderos, existen en Edomex 3 grandes Estaciones de Transferencia Modal: **Cuatro Caminos, La Paz y Ciudad Azteca. Cuatro Caminos** es el mayor, en el operan 63 empresas y organizaciones de transporte público de pasajeros, el parque vehicular en operación al día es de 8,472 unidades, con 540 cajones de descenso autorizados, por él pasan 250 mil usuarios diariamente. Tiene servicios adicionales de sanitarios, vigilancia, atención de accidentes y delitos. El paradero de **La Paz** opera con 15 empresas y organizaciones, tiene un parque vehicular en operación al día de 2.145 unidades, con 247 cajones de descenso autorizados, por el pasan en promedio 100 mil usuarios diariamente, tiene servicios adicionales de sanitarios, vigilancia, atención a accidentes y delitos.

El paradero de **Ciudad Azteca** posee un área de 96,048 m² y el flujo de pasajeros se calcula en 100,290 diarios. (Gobierno del Edomex, 2009)

Además posee una red de trenes suburbanos en desarrollo, que aprovechan las redes existentes para introducir este nuevo programa de redes de trenes. Estas vías están dispuestas de la siguiente manera: *Sistema 1*, Tren suburbano Cuautitlán – Buenavista; *Sistema 2*, Tren Suburbano Jardines de Morelos – Martín Carrera; *Sistema 3* La Paz – Chalco, también está contemplado un sistema masivo con autobuses en carriles confinados. (idem) Todo ello para mejorar la movilidad de la población de los municipios conurbados de la ciudad de México, situados en el Estado de México.

4.5. Los Paraderos

Como definición de los paraderos encontramos dos que citamos a continuación: la primera es de la Secretaría de transportes y comunicación, la segunda es de Ignacio López Saldivar que así lo define en su libro “Nadie está satisfecho...” (López Saldivar, 1997) sobre transporte.

La definición de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte dice lo siguiente: “Los Centros de transferencia Modal, conocidos comúnmente como paraderos, son espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestres de pasajeros: individual, colectivo y masivo; destinados a facilitar el trasbordo de personas de un modo a otro para continuar su viaje”. (SETRAVI)

López Saldivar así los define: “Un paradero es una zona confinada con áreas de ascenso y descenso de pasaje (corredores o pasillos) para uso exclusivo de peatones y con el fin de organizar bajo condiciones de rapidez, comodidad y seguridad en el trasbordo de los usuarios; asimismo cuenta con vialidades ágiles (bahías) para las distintas modalidades del transporte que confluyen en el paradero... Según las especificaciones técnicas, un paradero es un área de maniobra con una medida mayor a 2,500 metros cuadrados. Los primeros fueron diseñados para una vida útil de 10 años. Para la década de los 80, ya funcionaba a su máxima capacidad y algunos acusaban los estragos de la saturación”. (Lopez Saldívar, 1997; p. 248).

Los CETRAMs tienen como función ofrecer al usuario la facilidad para hacer un cambio de modo de transporte. El diseño y la construcción de estos espacios tienen el propósito de facilitar las maniobras de ascenso y descenso de los pasajeros del transporte público que convergen en estos puntos.

Existen 45 CETRAMs en el DF, (3 en el Edomex), cuentan con infraestructura propia y servicios para los usuarios y los operadores de los vehículos del transporte colectivo. Ocupan un área de casi 800 mil metros cuadrados, tienen 32 kms de bahías, cobertizos, zonas comerciales (formales o informales) y de servicios. Cuentan con 217 rutas que trabajan en ellos y cubren 1.217 destinos por la ciudad, entran diariamente en los paraderos aproximadamente 23 mil unidades de transporte público, de las cuales el 45% proviene del Estado de México. El número de personas que utilizan diariamente los Cetrans en el área metropolitana es de 4,5 millones aproximadamente.

Los paraderos se sitúan en la trama urbana del Distrito Federal, forman parte de su imagen urbana, son puntos identificables por sus características. Conectan sitios del DF a lugares más lejanos en el Edomex. Su localización coincide con los “los ejes de metropolización”, de la metrópoli en expansión, estos ejes corresponden a un esquema de vías o caminos, ocupados por la ciudad en desarrollo y que se ha extendido a lo largo de las principales carreteras, autopistas y líneas de ferrocarril existentes en el valle de México: La ciudad de los caminos. (Terrazas, 2005; p. 48). También podemos apreciar lo dicho arriba en el mapa de localización de los paraderos, esta posición de los paraderos obedece a esta red de vías principales donde se desarrolla la ciudad. (ver mapa no. 3)

El Metro de la ciudad de México tiene 11 líneas, con 175 estaciones. Existen 70 zonas de transferencia en estas estaciones, de las cuales solo 39 son Centros de Transferencia Modal – CETRAM; están distribuidos en las diferentes delegaciones, exceptuando Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Milpa Alta y Tlahuac. (Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006). En muchas de esas estaciones, principalmente en las iniciales o finales se localiza un Cetram, en algunas de ellas convergen varias líneas, como ejemplo podemos citar Pantitlán, donde se juntan las líneas 1, 5, 9, y A. Algunos de los grandes paraderos se sitúan en los límites del DF con el Edomex.

Los centros o paraderos con más flujo de personas son aquellos situados en la frontera del DF con el Edomex, son los que atraen a los habitantes del Estado de México al DF y en los cuales entran los vehículos de transporte público de este estado. Los CETRAMS que se localizan en los límites del DF con el Edomex son: Indios Verdes, Pantitlán, El Rosario, Cuatro Caminos, este último se sitúa en el Estado de México y hace parte de los tres CETRAMS que se localizan en los municipios conurbados de la ciudad de México, los otros dos son Ciudad Azteca y La Paz.

Los 4 principales CETRAM, donde se concentra el 33% de la afluencia, son: Indios Verdes (850 mil usuarios), Pantitlán (750 mil), Chapultepec (252 mil) y Tasqueña (450 mil). Los

paraderos aparecen cuando se crea el metro, en 1969, con la construcción y puesta en marcha de las primeras líneas del metro, iniciaron su operación. (Ver lista de Paraderos en la ciudad de México, cuadro no. 3)

4.5.1. Administración de los paraderos

Los Centros de Transferencia Modal son bienes inmuebles propiedad del Gobierno del Distrito Federal, dependen de la Secretaría de Transportes y Vialidad y son administrados a través del órgano que depende de esta Secretaría: la Dirección General de Regulación al Transporte y Dirección de Centros de Transferencia Modal. “Desde su puesta en operación en 1969 hasta 1993, los CETRAM fueron administrados por el STC Metro, de 1993 a 1994 la administración estuvo a cargo de la Delegaciones políticas. Luego por la Coordinación General del Transporte (antecesora de la SETRAVI). Entre 1996 y 1997, pasa de la Dirección General de Servicios al Transporte a la Dirección General de Planeación y Proyectos, luego a la Dirección General de Planeación y Vialidad, y en 1999 a la Dirección General de Planeación y Vialidad, vía Dirección CETRAM y finalmente desde 2002 a la fecha depende de la Dirección General de Regulación al Transporte, y tiene su propia dirección: Dirección de Centros de Transferencia Modal.

La Dirección General de Regulación al Transporte y Dirección de Centros de Transferencia Modal se divide en tres subdirecciones de supervisión y operación que a su vez se dividen en tres J.U.D (Jefatura de Unidad Departamental) de Operación y Supervisión de Zonas: Oriente A, Oriente B, y Sur, luego Zonas: Norte A, Norte B, y Poniente. La tercera Subdirección de Control de Ingresos, que también se divide en tres J.U.D. (ver organigrama no.1)

Para la operación del CETRAM la Secretaría designa un **Enlace**, así como supervisores y demás personal operativo que requiera para su óptimo funcionamiento. Los Enlaces tienen las

Cuadro 3: Lista de
Cetrams en el DF

CETRAMS

Centros de
Transferencia
Multimodal

PARADEROS

Fuente: SETRAVI

Cetram por Delegación		
Álvaro Obregón	Barranca del Muerto	Av. Revolución esquina Cóndor.
	Dr. Gálvez	Dr. Gálvez entre Insurgentes y Av. Revolución.Col. San Ángel.
	Observatorio	Calzada Minas de Arena esquina Sur 122.Col. Cove.
Azcapotzalco	Refinería	Avenida 5 de mayo esquina Aquiles Serdán, Col. Ángel Zimbrón
	El Rosario	Av. El Rosario y Av. de las Culturas.Col.El Rosario.
Benito Juárez	Mixcoac	Extremadura esquina Avenida Revolución. Col. Mixcoac.
	Zapata	Eje 7 esquina Av.Universidad. Col. Sta. Cruz Atoyac.
Coyoacán	Miguel Ángel de Quevedo	Av. Miguel Ángel de Quevedo y Av. Universidad.Col. Oxtopulco.
	Taxqueña	Calzada Taxqueña esquina Canal de Miramontes, Col. Campestre Churubusco.
	Universidad	Antonio Delfín Madrigal entre Enrique Ureña y Av. Aztecas.Col. Sto. Domingo.
	Viveros	Av. Universidad entre Hortensia y La Rosa. Col.Ampliación del Carmen.
Cuauhtémoc	Chapultepec	Av. Chapultepec entre Sonora y Veracruz.Col. Roma
	Oaxaca	Av. Oaxaca esq. Glorieta del Metro Insurgentes.Col. Roma Sur.
	San Antonio Abad	Calz. de Tlalpan entre Chimalpopoca y F. Alba.Col. Tránsito.
Gustavo A. Madero	Indios Verdes	Av. Insurgentes Norte y Av. Ticoman.Col. Residencial Zacatenco.
	18 de Marzo	Av. Insurgentes Norte entre Montiel y Ricarte Col. Lindavista y Tepayac Insurgentes.
	Politécnico	Av. 100 Metros y Poniente 152, Col.Lindavista Vallejo
	La Raza	Av. Insurgentes Norte entre Godard y Brahams. Col.Guadalupe Victoria.
	Martín Carrera	Av. San Juan de Aragón y Ferrocarril Hidalgo.Col. 15 de Agosto.
	Potrero	Av. Insurgentes Norte entre Victoria y Encasa.Col. Industrial y Calputitla.
	Ferroplaza	Alberto Herrera esquina 5 de Febrero.Col. Aragón.
	Villa Cantera	Avenida Hidalgo entre Cantera y F. Campos.Col. La Villa.
Iztacalco	Santa Anita	Avenida Congreso de la Unión entre Miguel Hidalgo y Viaducto Río Piedad. Col. Santa Anita.
	Coyuya	Avenida Plutarco Elías Calles esquina Francisco del Paso y Troncoso.Col. Recreo.
	Canal de San Juan	Anillo Periférico calzada Ignacio Zaragoza.Col. Juan Escutia.
Iztapalapa	Santa Martha	Distribuidor Santa Martha, carretera Libre México-Puebla. Col. Sta. Martha Acatitla.
	Acatitla	Calzada Ignacio Zaragoza entre Amador Salazar y José María.Col. U.H.Solidaridad.
	Constitución de 1917.	Calzada Ermita-Iztapalapa entre canal de Garay y Agarrando. Col. Los Angeles.
	Central de Abastos	Eje 6 sur esquina Javier Rojo Gómez. Col Central de Abastos Oriente.
	Tepalcates	Calzada Ignacio Zaragoza entre General Antonio de León y Telecom.Col. U.H. Tepalcates.
	Escuadrón 201	Eje 3 Oriente esquina Calle 6.Col. Escuadrón 201.
	Iztapalapa	Calzada Ermita-Iztapalapa esquina Ignacio Comonfort. Col. Barrio San Lucas.
	Canal de Garay	Canal de Garay esquina Canal de Chalco.Col. José López Portillo.
	Canal de Chalco	Canal de Chalco esquina Anillo Periférico.Col. José López Portillo.
	Apatlaco	Av. Apatlaco esquina Francisco del Paso y Troncoso, (bajo puente Eje 5 sur. Av. La Purísima.). Col. Apatlaco
Miguel Hidalgo	Tacuba	Avenida Marina Nacional y Calzada México Tacuba.Col. Tacuba.
	Tacubaya	Arquitecto Carlos Lazo, Av.Jalisco y Av.Parque Lira.Col. Tacubaya.
Tlalpan	Huipulco	Calzada de Tlalpan esquina Acoxta.Col. San Lorenzo Huipulco.
Venustiano Carranza	Balbuena	Calzada Ignacio Zaragoza, Col. Ignacio Zaragoza.
	Moctezuma	Calzada Ignacio Zaragoza y Waldo Martín del Campo. Col. Ignacio Zaragoza.
	Pantitlán	Av. Río Churubusco esquina Miguel Lebrija.Col. Ampliación Adolfo López Mateos.
	Puerto Aéreo	Boulevard Puerto Aéreo y Calzada Ignacio Zaragoza.Col.Santa Cruz Aviación y Valentín Gómez Farias.
	San Lázaro	Avenida Eduardo Molina entre Niño Artillero y Calzada Ignacio Zaragoza.Col. 7 de Julio.
	Zaragoza	Calzada Ignacio Zaragoza entre Framat y Secretaría del Trabajo.Col. Cuarto Árbol.
Xochimilco	Xochimilco	Avenida Cuauhtémoc esquina Prologación División del Norte.Col Barrio San Marcos.

siguientes atribuciones: verificar que el CETRAM opere en orden y se mantenga limpio; instrumentar los mecanismos que permitan una adecuada planeación y coordinación del servicio que presta; integrar y mantener actualizado el padrón vehicular de concesionarios y permisionarios que hagan uso del CETRAM a su cargo, realizar las acciones de seguimiento y supervisión de las actividades dentro del CETRAM; vigilar las acciones de los conductores y usuarios de los Cetram, que cumplan con las normas como también de las unidades de transporte, reportar ante la Secretaría los ilícitos cometidos dentro de los Cetrams. Los **Supervisores** tienen como obligación y función en general, dirigir sus labores a la vigilancia del tránsito y flujo vehicular de los servicios públicos de autotransporte. Los permisionarios, concesionarios y empresas paraestatales que hacen uso del CETRAM tienen obligación de presentar la información requerida por la Secretaría para la actualización y registro del parque vehicular autorizado; responsabilizarse de que su personal, los conductores, despachadores y operarios cumplan y respeten las normas establecidas.

De los 45 Centros de Transferencia Modal, 23 son administrados, 13 únicamente son supervisados y 9 no presentan ningún control. 17 de ellos cuentan con Enlaces y el personal de supervisión compuesta por 162 supervisores dedicados a la atención del sistema operativo en los Cetram. (SETRAVI, 2007).

4.5.2. Programas de modernización de paraderos

La **modernización** de los paraderos es una preocupación general y constante de las autoridades competentes, principalmente las Delegaciones políticas en las cuales se encuentran los paraderos. Y tiene que haber directamente con su imagen urbana, ya que la preocupación es del estado en que se encuentran los paraderos.

Consideraciones como reubicar los paraderos fueron pensadas pero la inviabilidad del proyecto declinó las posibilidades de que se pudieran concretizar. Muchos de los proyectos arquitectónicos consideraron la reubicación de los vendedores ambulantes en locales comerciales.

También se pensó incluir en los proyectos la instalación de otros servicios que complementan la operación de estos centros de trasbordo multimodal, como baños, tiendas de autoservicio, farmacias, cines, etc. A pesar de que algunos tienen estas instalaciones todavía otros no cuentan con estos servicios.

Una de las modernizaciones más importantes que se haya hecho en los paraderos es la reforma del paradero Zapata realizada en 2003, fue un proyecto que modificó sustancialmente el paradero. Se hizo un edificio de 3 pisos, siendo un piso en planta base, un piso subterráneo, y un en planta alta, en planta baja se localizó el paradero, se reorganizó el transporte público, en planta alta se transformó en un gimnasio para deportes, en el piso subterráneo fueron construidos locales para los vendedores ambulantes, además en nivel de la planta baja fue hecho un jardín. Infelizmente los locales destinados a los vendedores ambulantes fueron abandonados posteriormente y estos se acomodaron en las calles junto al paradero, ya que los locales estaban situados fuera del paso de las personas y lo que vendían no era provechoso para ellos. Y quien sufrió deterioro con esto fue la imagen del paradero. Algunas estaciones del Metro poseen pequeños museos o galería de arte que le proporciona un toque cultural.

Para el año de 2007, con nuevo gobierno en la ciudad, empezó una gran intención de modernización para los paraderos. Esta se consolidó en 2008, cuando la Setravi después de muchas consideraciones lanzó una convocatoria para construcciones de macroplazas en los Cetrams, esto en base a una asociación con el capital privado, los cuales serian encargados de la construcción y operación de estos centros comerciales, mientras la SETRAVI cede en concesión los terrenos para su explotación y el número de usuarios que frecuentarían estas plazas. La SETRAVI dio las directrices de un proyecto base y los socios capitalistas se basarían en este para la formulación de sus concepciones en sus proyectos. Esto representa una reformulación total en el concepto de los Cetrams y de su imagen en la ciudad.

4.6. Imagen urbana y los reglamentos

Los reglamentos tienen una gran dosis de responsabilidad por la imagen urbana , pues son ellos que rigen las acciones a cumplirse en pro de la orden y cuidado de un local. El seguimiento de estas reglas depende de quien las este aplicando.

Existe una serie de reglamentos en el DF que actúan sobre la imagen urbana, en estos, “las acciones del gobierno se refieren a la conservación del estado físico de las edificaciones, conservación de fachadas y pintura, mantenimiento del mobiliario (pintura, limpieza, y o restitución), limpieza de muros y arroyo vehicular, señalamiento horizontal, mantenimiento de áreas verdes, rehabilitación del alumbrado público, instalación de luz en puentes peatonales y reparación de guarniciones y banquetas. (PAOT, 2003; p. 2, internet). El **Reglamento para el**

ordenamiento del paisaje urbano del Distrito Federal es el que concierne directamente a la imagen urbana para el DF. Para los paraderos es el **Programa de recuperación de la imagen urbana en los CETRAMs**, además el **Programa de sustitución del parque vehicular**. Estos reglamentos tienen lineamientos en el sentido de mantener el orden y la limpieza, además de coadyuvar con la Secretaría de Transporte y Vialidad para mantener y conservar en óptimas condiciones las instalaciones, infraestructura y mobiliario urbano de los CETRAMs.

Otros reglamentos con que cuenta el DF que norman algunos elementos que integran la imagen urbana son:

1. Ley de Desarrollo Urbano
2. Ley de Desarrollo Urbano y su Reglamento
3. Programa de Desarrollo Urbano
4. Reglamento de Construcciones
5. Ley Ambiental
6. Ley de Salvaguardia del Patrimonio Urbanístico Arquitectónico
7. Reglamento de Mobiliario Urbano para el DF
8. Reglamento de Anuncios para el DF, 2003
9. Ley Orgánica de la Administración Pública
10. Reglamento Interior de la Administración Pública.”(Informe Anual 2003, PAOT).
11. Lineamientos de Operación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal
12. Programa de reordenamiento de anuncios y recuperación de la imagen urbana del Distrito Federal
13. Programa ciudad bonita
14. Programa de arreglo de fachadas
15. Plan Verde
16. Reglamento de Tránsito del DF
17. Reglamento de Transporte del DF
18. Ley de Transporte y Vialidad del DF
19. Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el DF

De todos ellos comentamos algunos enseguida, desde el punto de vista de la imagen urbana :

1 - Ley de Desarrollo Urbano: con respecto a la imagen urbana esta ley encausa obras y actividades teniendo en cuenta las zonas patrimoniales, históricas, áreas verdes, mobiliario

urbano; los anuncios. Son acciones que cada Secretaría controla en su campo, como contribución para mejorar la imagen urbana. (Ley de Desarrollo Urbano, 2007; internet)

6 - Ley de Salvaguardia del Patrimonio Urbanístico Arquitectónico

Esta Ley que trata sobre disposiciones, asignaciones, designación y todo lo que aplica acerca de los monumentos históricos pertenecientes al DF. Es una ley que apoya mucho la imagen urbana de la ciudad.

En el artículo 3 diserta sobre la *imagen urbana* (la impresión sensorial que producen las características físicas, arquitectónicas urbanísticas, del medio natural y de los habitantes de un asentamiento humano o una parte de él), *integración urbana* (la acción de construir un inmueble, instalación, espacio abierto o elemento de equipamiento urbano atendiendo al aspecto, carácter o tipología de la zona de su ubicación) y *integración arquitectónica* (la acción de colocar un elemento arquitectónico, atendiendo las relaciones armónicas de forma, proporción, orden, ritmo, carácter, materiales, color, textura y estilo con los elementos que lo circundan), ambas vinculadas a la imagen urbana de la ciudad. Trata de entablar una relación benévola entre los componentes de la ciudad para que resulte una gran armonía en la ciudad y una imagen agradable de la misma. (Ley de Salvaguardia del Patrimonio Urbanístico Arquitectónico, 2007; internet)

7- Reglamento de Mobiliario Urbano para el DF

Tiene por objetivo: el diseño, distribución, emplazamiento, instalación, operación y mantenimiento del mobiliario urbano en la vía pública y espacios públicos del DF y los procedimientos para licitaciones y contratos en materia de mobiliario urbano. En este reglamento se define el Entorno urbano como un conjunto de elementos que conforman a la Ciudad de México y se relacionan entre sí. El mobiliario urbano comprende a todos aquellos elementos urbanos complementarios, ya sean fijos, permanentes, móviles o temporales, ubicados en vía pública o en espacios públicos que sirven de apoyo a la infraestructura y a equipamientos urbanos y que refuerzan la imagen de la ciudad. (Reglamento de Mobiliario Urbano para el DF, 2007; internet)

8- Reglamento de Anuncios para el DF, 2003

Este reglamento trata sobre la imagen de las vías públicas principales, porque rige la colocación y todo lo que esto implica de los anuncios en estas vías.

En el reglamento se definen algunas características de lo que es la contaminación visual, la cual se expone a seguir. (Reglamento de Anuncios para el DF, 2003; internet)

11- Lineamientos de Operación de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)

Los propios Cetrams tienen su Reglamento, el cual dicta la Disposiciones Generales que tienen que seguirse dentro de los paraderos y que deberán cumplir todas aquellas personas físicas y morales que utilicen estas instalaciones: para efectos de eficientar sus condiciones de funcionamiento, son cuatro capítulos, el primero son Disposiciones Generales, el segundo Normas básicas de operación, el tercero trata de la Seguridad y Vigilancia y el cuarto y último de la Sanciones.

El **primer** capítulo consta de 7 artículos, donde se definen los componentes de los Cetrams como andén, arroyo, bahía, Cetram, circuito, conductor, derrotero, despachador, lanzadera, etc., Las facultades y atribuciones de la Secretaria de Comunicaciones y Transporte como: establecer las bases y lineamientos para el buen funcionamiento de los paraderos, administrar los recursos tanto humanos como económicos y materiales, supervisar y controlar, vigilar el movimiento de las unidades y de las personas dentro del paradero, y otras actividades. En el capítulo **segundo** se dictan los horarios de funcionamiento de los paraderos, designación de personal y sus atribuciones, obligación de los permisionarios, concesionarios y empresas que hagan uso de los Cetrams y obligaciones de los conductores y despachadores y personal que presta el servicio a éstos. El **tercer** capítulo como el nombre sugiere se trata de la seguridad y vigilancia. Y el cuarto capítulo de las sanciones a las infracciones cometidas en contra versión de lo previsto en los anteriores lineamientos por los concesionarios, conductores, despachadores, empleados o personas relacionadas con los Cetrams.

En el apartado sobre Mantenimiento: esta área de mantenimiento de los Cetrams es encargada de alcanzar una estructura urbana de calidad con equipamiento y servicios adecuados en las instalaciones. Entre sus principales actividades se encuentran la rehabilitación de espacios, la construcción de la infraestructura para propiciar el orden, la operación para el resguardo vehicular y el mantenimiento de condiciones adecuadas para el eficiente funcionamiento de bahías, andenes y de toda la estructura física del CETRAM. Dentro del programa permanente de mantenimiento menor se atienden trabajos de herrería, electricidad, clausura de tomas de agua no autorizadas, reparación de fugas, reparación de cobertizos y sanitarios, readecuaciones geométricas, entre otros. Con el programa de recuperación de imagen urbana en los Cetrams – se mejoran las instalaciones realizando trabajos de jardinería, pintura, balizamiento, etc. Para consolidar los objetivos planteados se gestionan apoyos

interinstitucionales a fin de realizar diversos tipos de mantenimiento como: corrección de alumbrado público, bacheo, carpeta asfáltica, recolección de basura. Las actividades de mantenimiento mayor se realizan en coordinación con la Dirección General de Servicios Urbanos y Obras, con la Dirección General de Construcción y Operación Hidráulica con la autorización de la Secretaría de Obras Públicas”. (SETRAVI)

Líneas de acción para el mejoramiento de los Cetrams

- a) Renovación del parque vehicular
- b) Programa de sustitución de microbuses
- c) Programa de recuperación de imagen urbana en los Cetrams – se mejoran las instalaciones realizando trabajos de jardinería, pintura, balizamiento, etc.
- d) Programa permanente de mantenimiento menor.

Fuente: Lineamientos de Operación de los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), 2005; internet, SETRAVI.

13- Programa “Ciudad Bonita”

Programa que el Gobierno del DF puso en marcha el 23 de octubre a 15 diciembre de 2004, para mejorar la imagen de la ciudad de México, con participación voluntaria de las dependencias del gobierno, en el cual emprendieron acciones de pintura de guarniciones, puentes peatonales, escuelas, colocación de protecciones viales cerca de escuelas, hospitales, postes de alumbrado, luminarias, etc. (Programa Ciudad Bonita, 2006; internet)

14- Programa de Arreglo de Fachadas

En el Centro Histórico fueron regulados: anuncios, toldos y mejoramiento de fachadas de los edificios. (Programa de Arreglo de Fachadas, 2007; internet)

15- Plan Verde

En el apartado de la movilidad tiene por objetivo recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad y promover la movilidad no motorizada. Promueve una serie de estrategias para privilegiar, modernizar y mejorar el transporte público, además de fortalecer la cultura vial para una convivencia más armónica.

Los lineamientos del Plan Verde para mejorar la imagen urbana en el Rescate del Centro Histórico son: recolección de la basura; limpia; poda de árboles; alumbrado público; retiro de indigentes; balizamiento; uso y aprovechamiento del agua potable; medidas para prevenir

delitos; adecuar rutas, circuito de seguridad y coordinación; programas de apoyo social; actividades culturales; áreas deportivas; áreas verdes y espectaculares, anuncios, reglamentación. (Plan Verde, 2009; internet)

Programa de recuperación de la imagen urbana en los CETRAMS se mejoran las instalaciones realizando trabajos de jardinería, pintura, balizamiento, etc.

Fuente: Programa de recuperación de la imagen urbana en los CETRAMS, 2005; internet, SETRAVI).

Hay varios reglamentos del DF que tienen disposiciones sobre la imagen urbana de la ciudad, o algún sector de ella. Suficientes para tener una buena imagen. De la misma manera los paraderos tienen el Reglamento de operación y Programa de recuperación de la imagen urbana en los CETRAMs, para cuidar y preservar y de esta forma tener una imagen agradable.

4.7. Los actores y elementos de la imagen de los paraderos

Son varios los actores y elementos que participan en conformación de la imagen de los paraderos, algunos son los integrantes del paradero, otros que se asociaron a las actividades de éste a fin de realizar alguna función u obtener algún beneficio. Llamaremos estos actores dinámicos y los elementos estáticos. Los actores dinámicos son: el gobierno que los administra, los transportistas, los vendedores y los usuarios; y elementos estáticos: el mobiliario, la vialidad y bahías; y la vegetación. Los describiremos a continuación.

4.7.1. Actores dinámicos:

4.7.1.1. El gobierno

Desde su creación, en 1969, los paraderos pasaron por diversas instancias que los administraron, de cierta manera esto influyó en sus características actuales. De 1969 hasta 1993, la administración de los paraderos estuvo a cargo de diversas fuerzas político-administrativas que disputaban el control de estos Centros de Transferencia Modal. Primeramente operaban los camiones del así llamado “pulpo” y esta organización tenía sus

propias reglas dentro de los paraderos. Por otro lado el comercio informal que se introdujo lentamente, al principio eran pocos y aceptados por los choferes del pulpo, porque los proveían de alimentos en la forma que el chofer requería; se fue fortaleciendo y se transformó en una fuerza de control dentro de los paraderos. (Lopez Saldívar, 1997; p. 79)

En los años 70 proliferaron los paraderos, en esta época se da el auge de la Alianza de Camioneros que también tuvieron papel en el control de los paraderos. En 1981, desaparece el “pulpo”, surge la Ruta 100, empresa descentralizada, que se administra por su cuenta. Más una vez las fuerzas que comparten el paradero se gobiernan por sí solas: la Ruta 100, los transportistas particulares (permisionarios), y el STC Metro, éste sólo en algunos paraderos, además de los ambulantes que crecieron en número. Todas con forma de figuras jurídicas: R-100 STC y la persona moral de los “peseros”, y la Asociación Civil, personalidad jurídica adoptada por el ambulante. (SETRAVI)

En 1985 el Sistema de Transporte Colectivo Metro se hace cargo de la administración de los paraderos. Pero la DGAU (Dirección General de Autotransportes Urbanos) regulaba la R-100, los trolebuses y los permisionarios; y los ambulantes eran regulados por la delegación política correspondiente. El STC Metro tenía poca fuerza frente a todas estas instancias. (López Saldívar, 1997; p. 97)

Frente a esto, el DDF creó un órgano rector de los paraderos en 1993: el Comité Técnico de Centros de Transferencia Modal y Bases de Servicio para la Organización Administración y Operación de los paraderos y estaba compuesto por la Secretaria General de Gobierno, la Secretaria General de Protección y Vialidad, la Secretaria de Obras, la Coordinación General de Transporte, el STC, la Ruta 100 y la Oficialía Mayor del DDF como coordinador del Comité. Era una cantidad considerable de instituciones involucradas en el gobierno de los paraderos, por consecuencia no se definían las responsabilidades y ante la falta de acciones por parte de las mismas, el gobierno decidió que la competencia de los paraderos la asumirían las delegaciones políticas, a través de su Oficina de Vía Pública. De 1993 a 1994 la administración de los Cetrans estuvo a cargo de las Delegaciones Políticas. (SETRAVI)

Posteriormente en septiembre de 1994 se recurre a la CGT, Coordinación General de Transporte, para regular las operaciones en los paraderos. Antecesora de la Secretaria de Transportes y Vialidad (SETRAVI), creada en 1995. Se introduce el cobro de piso a los vehículos que ingresan a las bahías. Se administran los recursos económicos para la aplicación en obras, se imponen el orden y se regula el comportamiento de los conductores. En síntesis, había un administrador con todas las facultades implícitas para la administración de los paraderos. Se otorgan concesiones a empresas privadas, se fortalecieron los mecanismos de

coordinación a nivel metropolitano y se decretó la Ley de Transporte. (López Saldívar, 1997; p. 98)

En 1995 la DGAU instrumentó un programa de donde derivó la Coordinación de Paraderos y en 1996 se creó la Dirección de Centros de Transferencia Multimodal (CETRAM), además de otras dos direcciones: la Dirección de Fomento y Promoción del transporte y, la Dirección de Registro Público del transporte. Con estas tres direcciones más, la DGST aumentó su capacidad de cobertura administrativa. (SETRAVI)

Entre 1996 y 1997 pasa de la Dirección General de Servicios al Transporte a la Dirección General de Planeación y Proyectos, luego a la Dirección General de Planeación y Vialidad, en 1999 a la DIRECCIÓN General de Planeación y Vialidad, vía Dirección Cetram y finalmente desde el 1 de junio del 2002 depende de la **Dirección General de Regulación al Transporte**.

4.7.1.2. Los transportistas

Los autobuses, microbuses, combis, los camiones de la RTP, los trolebuses y los taxis forman el conjunto de los transportistas que actúan en los paraderos y realizan los traslados de la población necesarios a la vida de la ciudad.

217 rutas trabajan en ellos y cubren 1.217 destinos por la ciudad, entran diariamente en los paraderos aproximadamente 23 mil unidades, de las cuales el 45% proviene del Estado de México.

La RTP- Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, posee 1,325 autobuses, mensualmente recorren 5.3 millones de kms en promedio, es un agrupación, tiene 97 recorridos y 14 unidades promedio por recorrido. El parque vehicular del la RTP representa el 8.5% del total de la ciudad, cuenta prácticamente con recorridos en toda la ciudad. El promedio de pasajeros transportados en día hábil es de 795,000.

Las Empresas Concesionadas (autobuses) son 10 agrupaciones con 1,225 unidades. Hacen igualmente 97 recorridos con 13 unidades promedio por recorrido.

Las Agrupaciones A.C. (microbuses y autobuses) son 109 agrupaciones con 27,441 unidades, el total de recorridos son 1,066, con 26 unidades promedio por recorrido.

En el contexto del Sistema de Transporte de la Ciudad de México, a través de los microbuses y autobuses se realizan más de 19 millones de tramos de viaje, lo que representa un 64% del total de segmentos de traslado que en el área metropolitana se efectúan diariamente. (SETRAVI)

4.7.1.3. El comercio informal.

“El comercio informal es la alternativa inmediata que existe para aquellas personas que se ven impedidas de acceder al mercado de trabajo, básicamente por su escasa calificación laboral; de igual manera, es la salida para mucha gente desempleada o despedida. Sin embargo, esta actividad es además una mejor oportunidad de ingreso económico, ante los bajos salarios existentes en nuestro país”. (Cortéz, 2005; internet)

“El centro de operación fundamental del comercio informal es la vía pública, área que se destina a servir para el libre tránsito, tanto de personas como de vehículos, y lugar para la recreación y el esparcimiento. Esta circunstancia garantiza al vendedor la cercanía directa con su potencial consumidor, también lo hace propenso a tener que enfrentar diversos problemas sobre intereses de terceros, dado que se efectúa sobre algo que, en definitiva, es del dominio común, como pueden ser las calles, aceras peatonales, camellones, accesos al metro, paraderos de autobuses. (idem)

El comercio informal tiene 2 formas básicas: El ambulante y el del puesto fijo o semifijo. En el **ambulante** pueden distinguirse a los topes: comerciantes que venden en los pasillos del metro cuya localización depende de la tolerancia del jefe de estación, a los vagoneros: los que venden en los vagones del metro y los toreros: que venden entre el flujo vehicular o entre otros puestos, y no cuentan con autorización del derecho de piso que otorgan las delegaciones políticas o con el consentimiento del líder de comerciantes en vía pública. Las mercancías que distribuyen son de características diversas, aunque inicialmente fueron frutas, ropa usada o nueva, trebejos, hoy en día se incluyen hasta aparatos electrónicos, de origen nacional o extranjero. Los **puestos fijos** se desarrollan en la calle, están primero aquellos que empiezan su actividad a temprana hora, que coincide con los tiempos en que la población se dirige hacia sus centros de trabajo, de educación o de algún servicio público, son principalmente los puestos en paraderos de autobús, accesos al metro, parques y jardines. Un segundo grupo realiza sus ventas un poco más tarde. La variedad de mercancías es mayor y se ubican en las zonas de intenso tránsito peatonal y vehicular. (Torres Jiménez, 1997; p. . Gestión y Estrategia no. 11-12)

Por lo general se considera que todo el comercio callejero es irregular, no obstante, tomando en cuenta la legalidad de su operación como actividad, puede distinguirse el comercio que se realiza a través de puestos fijos: instalaciones metálicas ancladas a las banquetas; como

es el caso de la venta de periódico y revistas, que suele ser regular, pues se cuenta con los permisos correspondientes. Por sus características no representan competencia para lo establecimiento mayores que realizan una actividad similar; por lo demás, participan como eslabones de comercialización.

Por otra parte, el comercio que se realiza en puestos semifijos, es decir, de ubicación eventual o intermitente, utiliza instalaciones de fácil instalación y desmontaje; su más vieja expresión son los tianguis o mercaditos y que también cuentan con los permisos necesarios, aunque por igual intermitentes, hay aquellos cuya ubicación es tolerable y se convierten en punto de conflicto, y otro más, también semifijos pero rodantes (carros de hot dogs y hamburguesas, frutas y jugos, etc.; o automóviles habilitados como puestos para la venta de alimentos, mercancías de temporada, entre otros). (idem)

Si bien el comercio callejero se entreteje con la imagen urbana de toda la ciudad de México, es en los paraderos de transporte público que se concentra su instalación, y en todas sus modalidades.

“Con la construcción de los paraderos el comercio informal apenas inicia la conquista de espacios en estos lugares y los pocos vendedores “ambulantes” que esporádicamente aparecieron, eran aceptados entre los choferes del “pulpo camionero” porque los proveían de alimentos en la forma que el chofer requería. Ante la aparición de este tipo de comercio informal, las delegaciones políticas correspondientes no intervinieron por considerar que los ambulantes estaban dentro de la zona de influencia de la Alianza.... Pese a establecer en forma irregular en los paraderos, el ambulante también adopta la personalidad jurídica, junto con la R100 STC y los peseros, de la Asociación Civil y a través de esta figura es como defienden su permanencia en los paraderos”. (López Saldívar, 1997; p. 249-250).

“...La secuela del ambulante no se ha superado y este factor en la actualidad es uno de los que más impactan los espacios libres para los peatones en los pasillos y en consecuencia limitan la funcionalidad de los mismos, además del menoscabo considerable a la salubridad e imagen en estos sitios...La instancia de gobierno que autoriza la instalación, operación y permanencia de los ambulantes en los paraderos, pese a todo, sigue siendo la Jefatura de Vía Pública de la Delegación Política, lo que complica aún más la aplicación de la norma al respecto, dada la diversidad de criterio entre una delegación y otra”. (idem; p. 253)

Los ambulantes son una fuerza importante en los paraderos y su presencia ha predominado en la imagen urbana de estos. La población busca por todos lados empleos o donde ganarse la vida, los paraderos son especialmente propicios para el consumo de mercancías, por la alta cantidad de personas que por ellos transita. Varios fueron los intentos de reubicarlos, algunos

con éxito, pero el lugar que ocupaban es luego aprovechado por nuevos vendedores, debido a la factibilidad del lugar. (ver fotos nos.: 12 a 22)

4.7.1.4. Los Usuarios

Los 46 paraderos del DF son lugar de pasaje para mas o menos 4.5 millones de personas que diario transitan por estos centros, la mayoría de ellos son de condiciones de clase media, media baja y baja, y constituyen un 50% de la población.(SETRAVI, 2009) A diario toman las unidades del transporte público para alcanzar sus destinos, sus trabajos, escuelas, etc. Destinan una parte importante del día en el transporte público, es importante que este tiempo les sea más agradable.

Los paraderos de mayor afluencia diaria son: Indios Verdes con 800 mil personas, Pantitlán con 750 mil, Taxqueña con 450 mil, y Chapultepec con 252 mil. (SETRAVI, 2007)

La cantidad de usuarios en los cinco paraderos aquí estudiados son: Tacubaya: 184 mil; San Lázaro: 68 mil; Pantitlán 750 mil; San ángel: 30 mil; y La Raza: 128 mil, en total los 5 suman 1.160 mil personas.

4.7.2. Elementos estáticos

4.7.2.1. El mobiliario urbano

Se entiende por mobiliario urbano; a los señalamientos, los semáforos, la iluminación, los teléfonos públicos, los puestos de venta de diarios y de flores, las paradas de colectivos, los botes de basura. También podemos decir que los elementos que han formado parte de la ciudad, como las fuentes, los monumentos, las plazas y parques, las aceras. “Es el conjunto de elementos relativos al equipamiento de los espacios y vías públicas, y por lo tanto es un tema que presenta una fuerte dimensión visual que identifica con la imagen del paisaje urbano”. (Mobiliario Urbano, 2006; internet)

En el número, localización, forma, color, de estos elementos reside la importancia del mobiliario, así como en las cualidades que son relativas a la ergonómica- relación hombre-objeto y crear una interacción entre ambos. Es necesario que esté adaptada al uso constante de la población. Además que sea agradable al usuario.

“Sin embargo, actualmente en las ciudades, principalmente las grandes ciudades, hay cada vez mayor confusión de elementos del mobiliario urbano, que no obedecen a una racionalidad dado que involucra también la publicidad, lo cual hace perder la dimensión humana y la comprensión del espacio”. (idem)

Las crisis urbanas de los tiempos actuales y el componente formal o estético de estos elementos del mobiliario urbano conllevan al deterioro de la imagen urbana. “El problema del deterioro y la destrucción del mobiliario urbano dependen de la solución inadecuada en el diseño y, por la falta de cultura en la conservación y en la defensa de los bienes públicos”. (idem)

Para satisfacer las necesidades de la sociedad, el mobiliario urbano necesita de una serie de factores básicos para que cumplan con su función; estos serían: funcionalidad, resistencia, producción, ergonomía (relación entre lo físico y/o psicológico en el hombre) y expresión.

“Los señalamientos en el momento que se vuelven confusos o se pierden entre el resto de los elementos visibles del entorno, es cuando, se evidencia su falta de razón de ser, además, de ser un elemento que contribuye a la contaminación visual, tan grave, por cuanto afecta la capacidad humana de síntesis, de almacenamiento de la información y, principalmente memoria”. (idem)

Diseño que atiende las necesidades y mejora la calidad de vida de los usuarios de los espacios públicos.

Los paraderos tienen una cantidad grande de mobiliario para satisfacer la demanda de los usuarios y transportistas, como son los señalamientos, los semáforos, la iluminación, los teléfonos públicos, los puestos de venta, las paradas de colectivos, los botes de basura, etc. Su proyecto es básicamente mobiliario, las vialidades y bahías son su base en el territorio. (ver fotos nos.: 23 a 30)

4.7.2.2. La Vegetación

La vegetación es uno de los elementos que más favorecen la imagen urbana, le dan un aspecto ameno, diverso y embellecedor. Son recursos que constantemente y lentamente cambian sus formas al pasar de tiempo, y con cada estación del año, sorprenden y nos sensibilizan con sus nuevos aspectos, formas, colores, aromas.

Realmente la vegetación es una parte muy pequeña que participa en la imagen de los paraderos, pero está presente en la mayor parte de ellos. Le confiere un aspecto más placentero, a pesar de que muchas veces no es debidamente cuidada. Algunos presentan

solamente árboles en centro de las aceras, sirve de sombra para los días soleados y de refugio para instalación de los puestos de vendedores, algunos pequeños jardines sirven de apoyo para las capillas instaladas en ellos. (ver fotos nos.: 31 a 38)

4.7.2.3. Los Edificios

Los edificios son objetos contruidos por los hombres, en función del hombre, para su utilización, protección, confort y disfrute. Por ese motivo el hombre y los edificios se influyen mutuamente. Son contemplados en sus variadas formas insertos en un paisaje urbano. Añaden un lenguaje y simbolismo visual. Los edificios poseen una correspondencia estructural entre propiedades visuales y características funcionales por las cuales casi siempre reconocemos la clase de edificio que tenemos en frente. El ejemplo más claro de este hecho son las iglesias, las cuales a través de los siglos han tenido un infinidad de formas y apariencia, con el tiempo pasaron por varios periodos estilísticos, pero siempre con características visuales propias.

Según Rudolf Arnheim “la arquitectura es la experiencia de las aspiraciones espirituales del hombre, los edificios reflejan el modo de vida de la población...su arquitectura sirve a la necesidad de un simbolismo que convierte a los edificios en los portadores de una amplia expresión visual”. (Arnheim, 1978; p. 170)

Las formas de los edificios como expresión visual tienen ciertas limitaciones dadas por las posibilidades estructurales, la apariencia de los materiales, la inserción en un territorio dado, la altura requerida, las necesidades del hombre y sus parámetros, a las posibilidades económicas de la gente que lo construye, a los reglamentos locales, así como también el matiz específico personal del arquitecto u otro, quién elabore el proyecto.

Los edificios son parte importante de la imagen, forman el conjunto donde se insertan los espacios públicos como son las plazas, las calles y en este caso los Cetrans. La situación de los Cetrans es un poco diversa, los edificios aledaños a éstos están situados principalmente en zonas medio a populares, dado el caso que confluyen varios tipos de transporte público: metro, camiones, trolés, microbuses, combis y taxis y son regiones de intercambio donde fluye mucha gente que necesita y utiliza este tipo de transporte. Las zonas aledañas se deterioraron por la proximidad del paraderos, por lo tanto mucho de los edificios situados en ellas están en malas condiciones, salvo en casos donde se encuentran comercios y tiendas. Algunos de ellos son edificios de cierto modo históricos como es el caso del paradero de Tacubaya, zona antigua de

la ciudad, en la que encontramos algunas casas con expresiones de arquitectura con valores históricos, o como en el caso del paradero de San Lázaro donde se localizan edificios del gobierno y esto le dio mas calidad a la expresión visual en los alrededores del paradero. San Ángel es diferente porque se sitúa en una zona de más nivel económico y en el no confluyen más tipos de transporte que peseros y camiones. Pero en general los edificios aledaños a los paraderos no presentan una forma visual interesante y tampoco se encuentran en buen estado. (ver fotos nos.: 39 a 45)

4.7.2.4. Calles importantes aledañas a los paraderos.

Los paraderos están situados generalmente junto a calles importantes, desde las cuales se tiene acceso el transporte público, muy importantes para su funcionamiento y donde circulan muchos coches. La imagen de los paraderos es advertida primeramente por estas grandes avenidas, es una primera impresión del aspecto de ellos para la formación de la imagen urbana. (ver fotos nos.:46 a 55).

4.7.2.5. Plazas aledañas a los paraderos

Las plazas cercanas o incluidas en los paraderos son puntos en que la imagen se suaviza con las áreas verdes, y demás puntos de las plazas donde las personas descansan, pasan ratos libres. (ver fotos nos.: 56 a 57).

Comercio Informal



Foto 12 : Puestos en La Raza.



Foto 13 : Puestos en La Raza.



Foto 14 : Puestos en La Raza.



Foto 15 : Puestos en La Raza.



Foto 16 : Puestos en San Lázaro.



Foto 17 : Puestos en San Lázaro.



Foto 18 : Puestos de ventas en Pantitlán.



Foto 20 : Puestos en San Ángel.



Foto 19 : Puestos en Pantitlán.

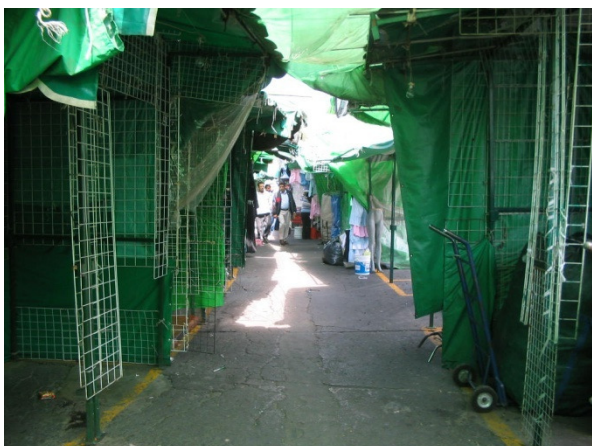


Foto 21 : Puestos en San Ángel.



Foto 22 : Puestos en San Ángel.

Mobiliario



Foto 23 : Teléfonos y toma de luz San Ángel.



Foto 24 : Parada en La Raza.



Foto 25 : Mapa en Pantitlán.



Foto 26 : Parada en Tacubaya.



Foto 27 : Parada en San Lázaro.



Foto 28 : Parada en San Ángel.



Foto 29 : Parada en la Raza



Foto 30 : Parada en Pantitlán.

Áreas verdes



Foto 31 : Jardin en San Lázaro.



Foto 32 : Jardin en San Lázaro.



Foto 35 : Área verde en La Raza.



Foto 36 : Área verde en La Raza.



Foto 33 : Área verde en Tacubaya.



Foto 34 : Área verde en Tacubaya.



Foto 37 : Área verde en Pantitlán.



Foto 38 : Área verde en San Ángel.

Edificios



Foto 39 : Edificios aledaños San Lázaro.



Foto 40 : Edificios alrededor del paradero San Lázaro



Foto 41 : Edificios colindantes Pantitlán.



Foto 42 : Edificios colindantes San ángel.



Foto 43 : Edificios en Tacubaya.



Foto 44 : Edificios en Tacubaya.



Foto 45 : Edificios en La Raza.

Calles importantes



Foto no. 46 : Av. Insurgentes. La Raza



Foto no. 47 : Av. Insurgentes. La Raza



Foto no.49 : Av. Insurgentes. San Ángel

Foto no. 48 :
Av.
Revolución.
San Ángel.



Foto no. 50:
Av.
Churubusco.
Pantitlán.



Foto no. 51 : Calzada I.
Zaragoza. San Lázaro.



Foto no. 53 : Av. Jalisco.
Tacubaya.



Foto no. 52 : Av. Ing. Eduardo Molina. San Lázaro.



Foto no. 54 :Calle
Arq. L. Ruiz.
Tacubaya.



Foto 55 :av. C. Lazo. Tacubaya 104

Plazas



Foto no. 56 :Plaza en el paradero de Tacubaya



Foto no. 57 : Feria en el paradero de Tacubaya

4.8. Los paraderos seleccionados para estudio de la imagen urbana y transporte público, en la Ciudad de México.

4.8.1. Características de los paraderos

En la selección de los paraderos consideramos tres cosas: la **ubicación en la ciudad**, que fueran situados en diferentes puntos de ésta, y tener una cobertura de varias zonas. Las actividades más importantes de las metrópolis se desarrollan sobre su trama de ejes o caminos. (Terrazas, 2005, p. 49) Sobre estos ejes se localizan la mayoría y los más importantes Cetrans, una de las actividades importantes de la ciudad: el transporte. Por los ejes metropolitanos transita mucha gente y siguen las principales rutas del transporte público y es donde más se aprecia la imagen de la ciudad. (localización de los paraderos ver en el mapa no.3); consideramos el **tamaño del paradero**, para analizar los problemas que afectan la imagen en los paraderos según sus dimensiones; **la forma** de los paraderos, sus diferencias y algunas características particulares de cada uno, como serían el hecho de ser *adaptados* a las vías existentes en que se localizan o *proyectados*; estar situados junto a mercados; la cantidad de líneas del metro que se cruzan en el paradero.

Los paraderos seleccionados para este estudio son 5: Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel (Dr. Galvéz) y La Raza.

Dos de los paraderos están localizados en la Delegación V. Carranza: San Lázaro y Pantitlán, uno en la Del. Miguel Hidalgo: Tacubaya, uno en la Del. G. A. Madero: La Raza, uno en la Del. A. Obregón: San Ángel. (ver mapa no. 4)

A continuación veremos las características y números de cada paradero.

4.8.2. Paradero Tacubaya

Tacubaya está situado en la parte poniente del DF, en la delegación Miguel Hidalgo, entre las avenidas Jalisco, Observatorio, Parque Lira y C. Lazo, en la colonia Tacubaya; se localiza cerca del periférico, en una zona antigua de la ciudad, a pesar de que el paradero es de los años 90. (ver mapa no. 5) (ver fotos nos.: 60 a 66)

Es un paradero que conjunta varios medios de transporte público como el metro, varias rutas de peseros, camiones de la ruta 100, hoy sustituidos por los camiones de la RTP, una ruta de trolebús, dos puestos de taxis; muchos locales de comercio formal y muchos puestos de

comercio informal. Además del tráfico normal del transporte particular. Se concentran 3 líneas del metro (1, 7 y 9) y dos bases de taxis.

El mercado de Tacubaya se encuentra dentro del paradero, algunas paradas de camiones se localizan alrededor del mercado, así como la plaza de Gaulle, donde hay áreas verdes y un parque de juegos para niños, un estacionamiento de coches; éstos son parte del mismo paradero.

Existe una actividad comercial concentrada, compuesta por comercio formal de tiendas establecidas y el comercio informal distribuido por las aceras, camellones, entradas del metro. Debajo de las avs. Carlos Lazo y Jalisco hay varios pasajes subterráneos, decorados con grafitis y presencia de ambulantes.

Puestos de comida se asientan a ras de la acera dejando la parada en la calle, no dando lugar ni seguridad al pasajero. Gran número de rutas usan las mismas paradas, y la concentración de unidades paradas en las horas de menor tráfico de pasajeros (10:00am a 1:00 pm) es alta.

El paradero tiene dos cuerpos divididos por la avenida Parque Lira, siendo la del poniente más grande y la que concentra mayor número de unidades del transporte público. Su distribución se encuentra un poco dispersa, las bahías están en varios puntos de las calles que conforman el paradero. El paradero está de cierta forma confinado, ya que rebasó su capacidad.

4.8.3. Paradero San Lázaro

El paradero **San Lázaro** está localizado en la parte central del DF, hacia la derecha del Zócalo capitalino, en la delegación Venustiano Carranza, en las avenidas Eduardo Molina y Calz. Ignacio Zaragoza, en la colonia 7 de Julio; está al lado de la Terminal Camionera de Oriente: la Tapo. Tiene un mercado en su interior y se cruzan dos líneas de Metro: línea 1 y línea B. Es un punto importante del DF y de la zona metropolitana de la Ciudad de México. Se encuentra cerca de importantes instituciones del gobierno. Es un paradero que presenta una solución muy interesante en su concepción de reordenamiento. De este paradero sale la línea B del metro que llega hasta Ciudad Azteca en el municipio de Ecatepec en el Estado de México. (ver mapa no.: 6) (ver fotos nos.: 67 a 80)

Con la construcción de la línea B del metro y sus instalaciones el paradero ganó una nueva imagen, la reordenación cambió su aspecto, siendo éste uno de los más agradables. El paradero tiene en su centro una sede para su administración.

4.8.4. Paradero Pantitlán

El paradero **Pantitlán** está localizado en la parte oriente del DF, en la delegación Venustiano Carranza, en las avenidas Río Churubusco entre Miguel Lebrija y Gustavo Díaz Ordaz. Es uno de los mayores y más concurridos, por la cantidad de personas que por el transitan, en el confluyen las líneas del metro nos. 1, 5, 9 y A, esta última sale del DF y entra en el municipio de La Paz en el Estado de México. Está localizado próximo a la zona limítrofe entre el DF y el municipio de Nezahualcóyotl del Edomex, y distribuye una gran población a éste y otros municipios aledaños. Es relativamente cercano al aeropuerto. (ver mapa no.: 7) (ver fotos nos.: 81 a 90)

El paradero Pantitlán se sitúa junto al aeropuerto de la ciudad de México, en la parte sur, pero no hay conexión con este.

Paradero proyectado para la función que ejerce, no simplemente adaptado a avenidas existentes. Está dispuesto en 20 bahías ordenadas paralelamente, orientadas este – oeste, todas conectadas con las líneas del metro, también tiene los puestos de ambulantes colocados de forma ordenada en las bahías, en el lado norte para las paradas de los camiones y en la parte sur para los vendedores ambulantes y escaleras de acceso al metro, y existe una reja que separa las bahías, localizadas atrás de los puestos de ambulantes.

Las estaciones del metro son 3, está a los costados del paradero, al oeste está la línea 1, correspondencia Observatorio – Pantitlán; al sur está la línea 5, correspondencia Pantitlán – Politecnico; al este la línea 9, correspondencia Pantitlán – Tacubaya; y la línea A, correspondencia Pantitlán – La Paz. Por medio del Ferrometro se conecta el paradero en el DF con el paradero de La Paz en el estado de México, en el municipio de La Paz. (ver foto no. 69) Son estructuras que rebasan las proporciones del paradero, y extienden pasarelas que se conectan con cada bahía del mismo.

Tiene una afluencia diaria de usuarios de más de 800 mil personas. El problema en este paradero es la basura y el deterioro que ha sufrido el estado físico del área.

4.8.5. Paradero San Ángel

El de **San Ángel** está localizado entre dos grandes avenidas en el sur de la ciudad: Av. Insurgentes y Av. Revolución. Es visible desde una de las avenidas muy importantes de la ciudad, la avenida Insurgentes, que atraviesa toda la ciudad y que es muy transitada e importante para la imagen urbana de la ciudad.

Es uno de los más pequeños paraderos, solamente de autobuses y microbuses, no está conectado a una línea del metro. Se localiza cerca de la parada del Metrobús: DR GALVEZ. El paradero tiene un cuerpo solo, una calle central entre av. Revolución y av. Insurgentes, las paradas se localizan en dos calles en forma curva de ambos lados y algunas bahías junto a av. Revolución. Los vendedores ambulantes está en las aceras y en las islas, todos tienen toldo verde, y algunos árboles se entre mezclan con estos puestos de ambulantes. (ver mapa no.: 8) (ver fotos nos.: 93 a 99) Las rutas dan servicio al sur de la ciudad y algunas al norte. Los datos de este paradero no se encuentran en la página de internet de la Setravi. Inició sus operaciones en 1985 y se ubica en la Delegación Álvaro Obregón.

4.8.6. Paradero La Raza

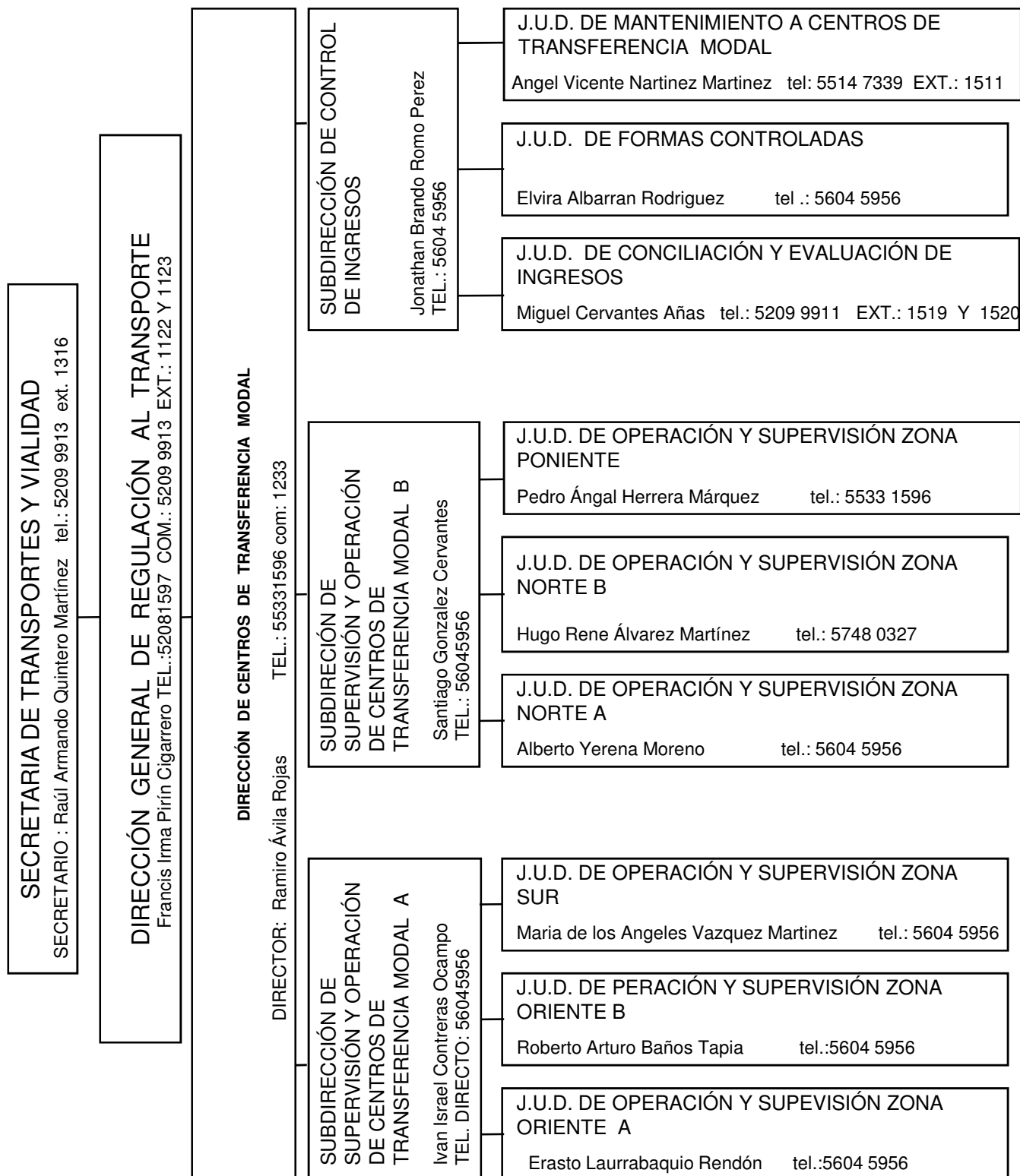
El paradero **La Raza** está localizado al norte del DF, en la delegación Gustavo A. Madero, en la avenida Insurgentes. Sobre esta se encuentra una de las estaciones del Metrobus: La Raza. Dos líneas del metro cruzan el paradero: la no.3 y no.5. (ver mapa no.: 9) (ver fotos nos.: 100 a 108)

Es un paradero que tiene en la parte oriente cuatro bahías muy largas y paralelas, y 3 más pequeñas. En la parte sur de las bahías largas se encuentran algunas áreas verdes, donde se posicionan una enorme cantidad de vendedores ambulantes, la mayoría de ellos sin locales fijos, apenas extienden sus mercancías sobre una manta directamente en el suelo, pavimentado o en las áreas verdes y sobre las ventilas del metro. Hay muchos puestos de comida cerca de las entradas del metro. Hay mucho colorido en este paradero por los diferentes colores de los toldos, mercancías, camiones y vegetación. Por él se cruzan torres de alta tensión. Para el cuerpo poniente se cruza a través de un puente que al mismo tiempo da acceso al Metrobús. Las bahías son reducidas y hay áreas verdes que podrían estar mucho mejor cuidadas.

Cuadro no.4: Datos de los paraderos.

Paraderos	Tacubaya	San Lázaro	Pantitlán	San Ángel	La Raza
Ubicación	Av. Carlos Lazo	Av. E. Molina	Av. R. Churubus.	Av. Insurgentes	Av. Insurgentes
Delegación	M. Hidalgo	Ven. Carr.	Ven. Carr.	Alvaro Obregón	G. A. Madero
Inicio de operaciones	1990	1969	1982		1979
Superficie					
Terreno	5.500 m2	17.000 m2	88.078 m2		40.988 m2
Área construida			90 m2		
No. de cuerpos	4 y 5	2	1 y 3		2
Geometría autobuses	no	si	si		si
Número de bahías	6 y vía pública	6 y 20 cajones	25		8
Longitud de bahías	560 ml	220 ml	3.110 ml		1.170 ml
Capacidades de cajones					
Autobuses	50	20	260		100
Microbuses	80	45	440		165
Parque vehicular					
Prom. Diario	645	666	2.193		560
Prom. Mensual	1.148	1.762	4.764		883
Destino					
Delegaciones	ocho	cuatro	cinco		cuatro
Municipios	dos	once	uno		cuatro
No. de colonias	33	27	50		
No. de Empresas					
DF	dos, 10 rutas	una, 7 rutas	cuatro, 7 rutas		una, 5 rutas
Edomex		siete	una		
No. de derivaciones	44	33	103		22
Bases de taxis	dos	dos no autoriz.	no existen		una
Afluencia diaria usuarios	184 mil	68 mil	750 mil		128 mil
Horario de servicio	5:30 a 22:30	6:00 a 21:30	6:00 a 21:50		5:00 a 21:00
Conexión del Metro	Líneas 1, 7, 9	Líneas 1 y B	Líneas 1, 5, 9,A		Líneas 3 y 5
Tipo de estación	transferencia	transferencia	term. transf.		

Fuente : SETRAVI, 2007.

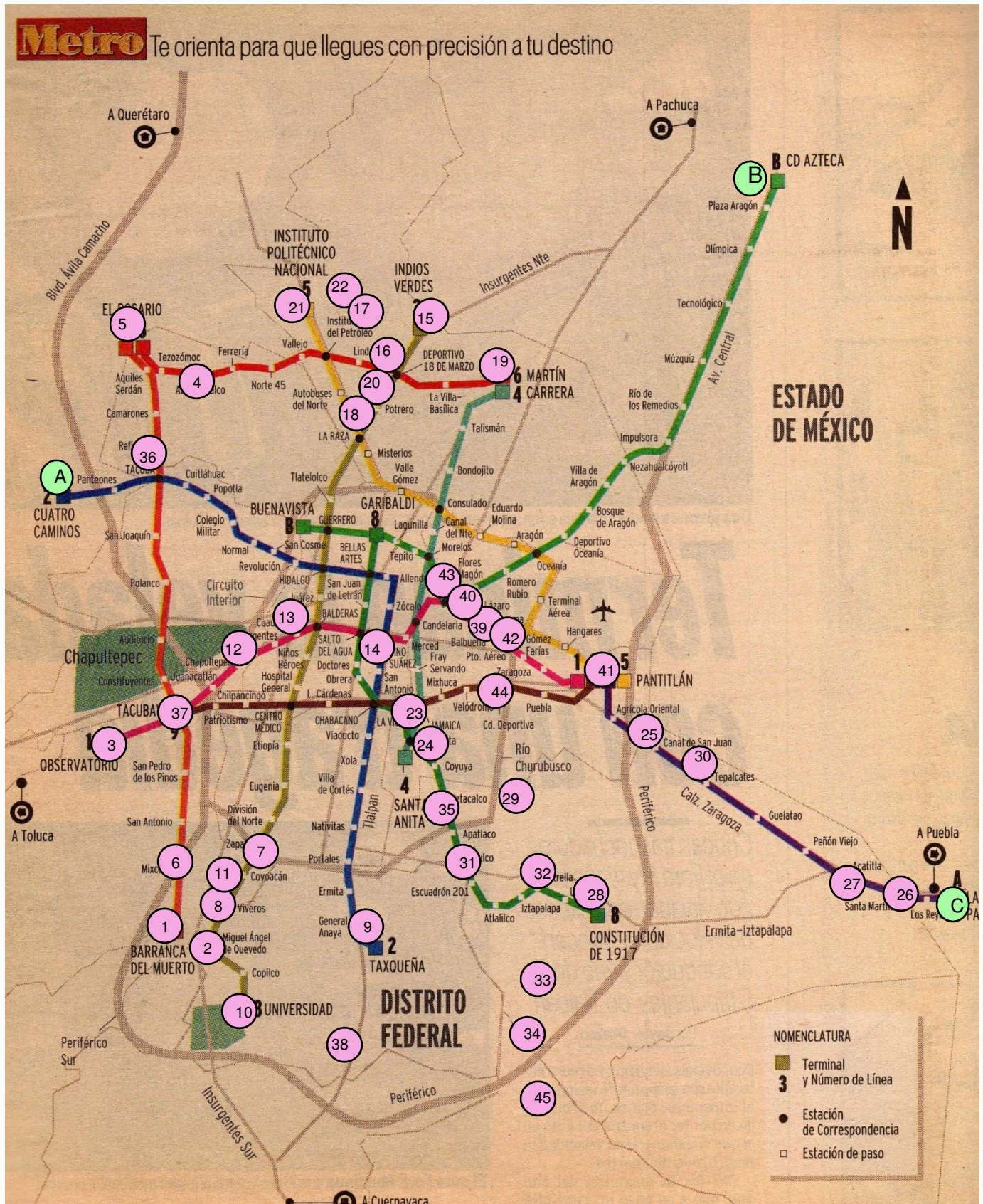


Organigrama 1: Dirección de los CETRAMs

Elaboración : Belcriz

Fuente : SETRAVI, 2008.

Mapa 3 : Localización de los paraderos.

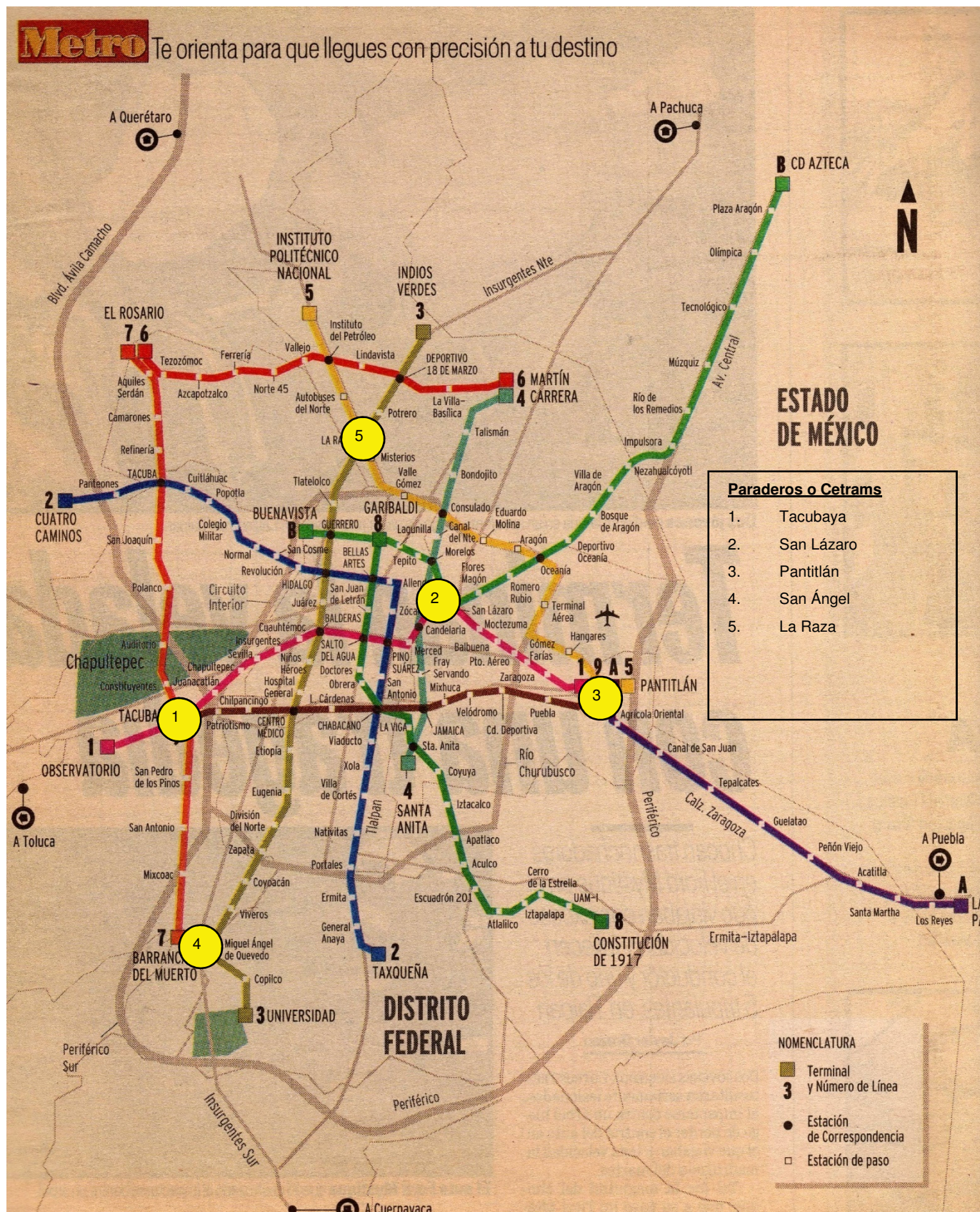


Paraderos

- | | |
|----------------------------|--------------------------|
| 1. Barranca del Muerto | 23. Santa Anita |
| 2. Dr. Gálvez | 24. Coyuca |
| 3. Observatorio | 25. Canal de San Juan |
| 4. Refinería | 26. Santa Martha |
| 5. El Rosario | 27. Acatitla |
| 6. Mixcoac | 28. Constitución de 1917 |
| 7. Zapata | 29. Central de Abastos |
| 8. Miguel Ángel de Quevedo | 30. Tepalcates |
| 9. Taxqueña | 31. Escuadrón 201 |
| 10. Universidad | 32. Iztapalapa |
| 11. Viveros | 33. Canal de Garay |
| 12. Chapultepec | 34. Canal de Chalco |
| 13. Oaxaca | 35. Apatlaco |
| 14. San Antonio Abad | 36. Tacuba |
| 15. Indios Verdes | 37. Tacubaya |
| 16. 18 de Marzo | 38. Huipulco |
| 17. Politécnico | 39. Balbuena |
| 18. La Raza | 40. Moctezuma |
| 19. Martín Carrera | 41. Pantitlán |
| 20. Potrero | 42. Puerto Aéreo |
| 21. Ferroplaza | 43. San Lázaro |
| 22. Villa Cantera | 44. Zaragoza |
| | 45. Xochimilco |

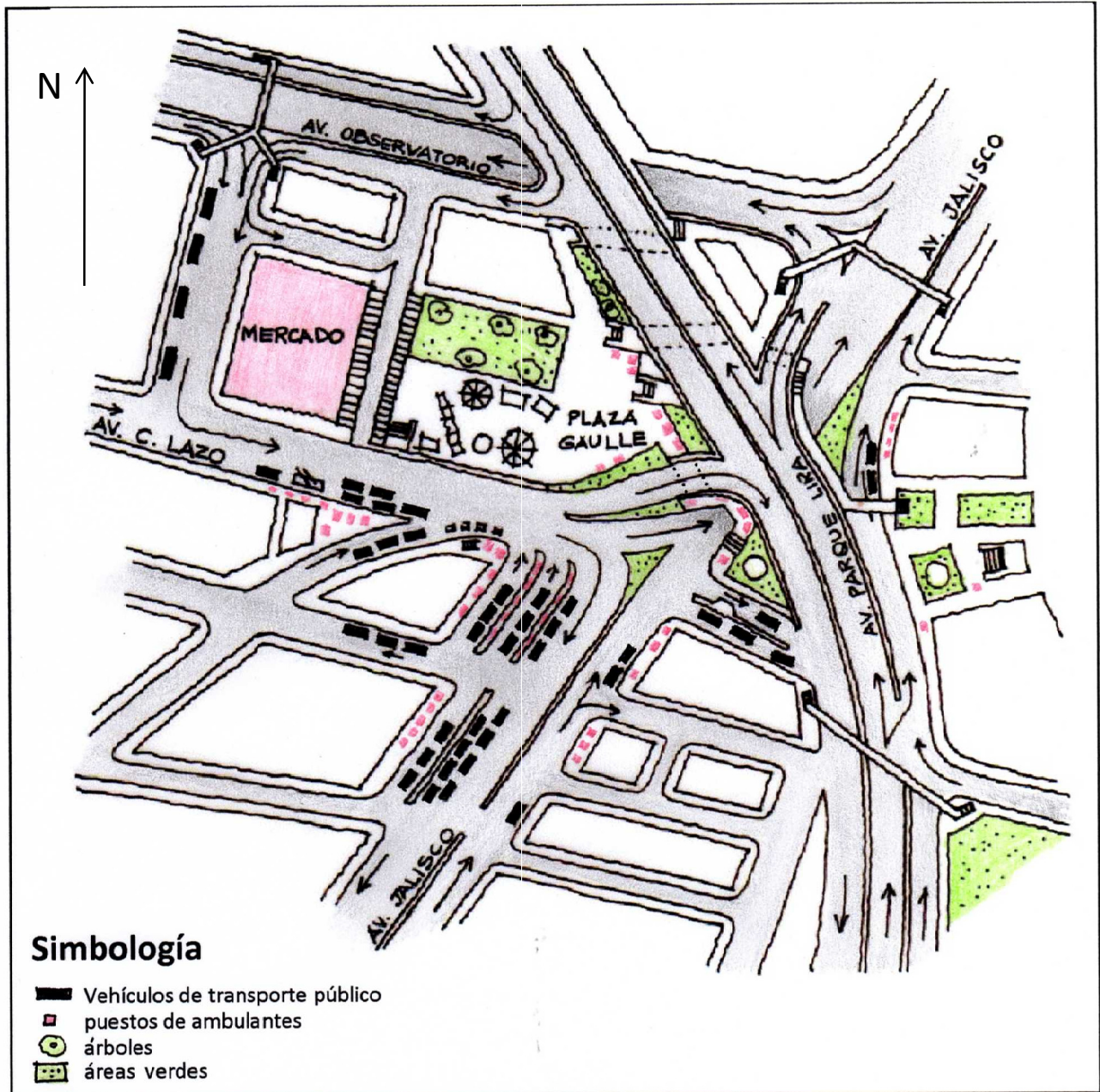
- A. Cuatro Caminos
- B. Ciudad Azteca
- C. La Paz

Mapa 4: Paraderos e imagen urbana



Fuente: Mapa base: Periódico Metro

CETRAM TACUBAYA



Mapa 5 : Paradero de Tacubaya



Foto 58 : Bahías



Foto 59 : Paradas de camiones de la RTP.



Foto 60 :Paradero de Tacubaya (foto de satélite).



Foto 61 : Vista general del paradero.



Foto 62 : Bahía.



Foto 63 : Señalización



Foto 64 : Bahías en la av. C. Lazo.

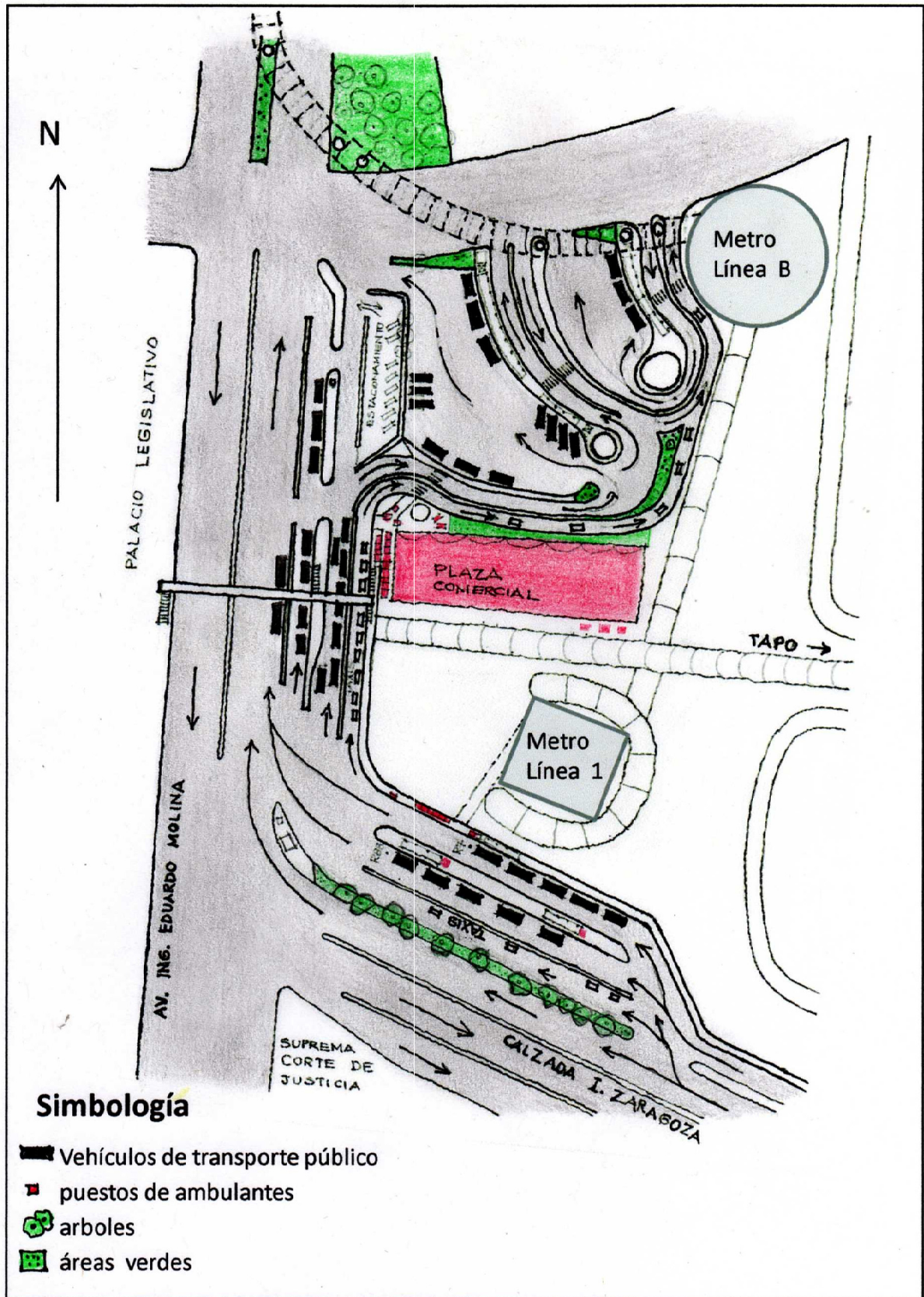


Foto 65 : Estación Tacubaya - México DF.



Foto 66 : Metrobús, Terminal Tacubaya.

CETRAM SAN LÁZARO



Mapa 6 : Paradero San Lázaro.

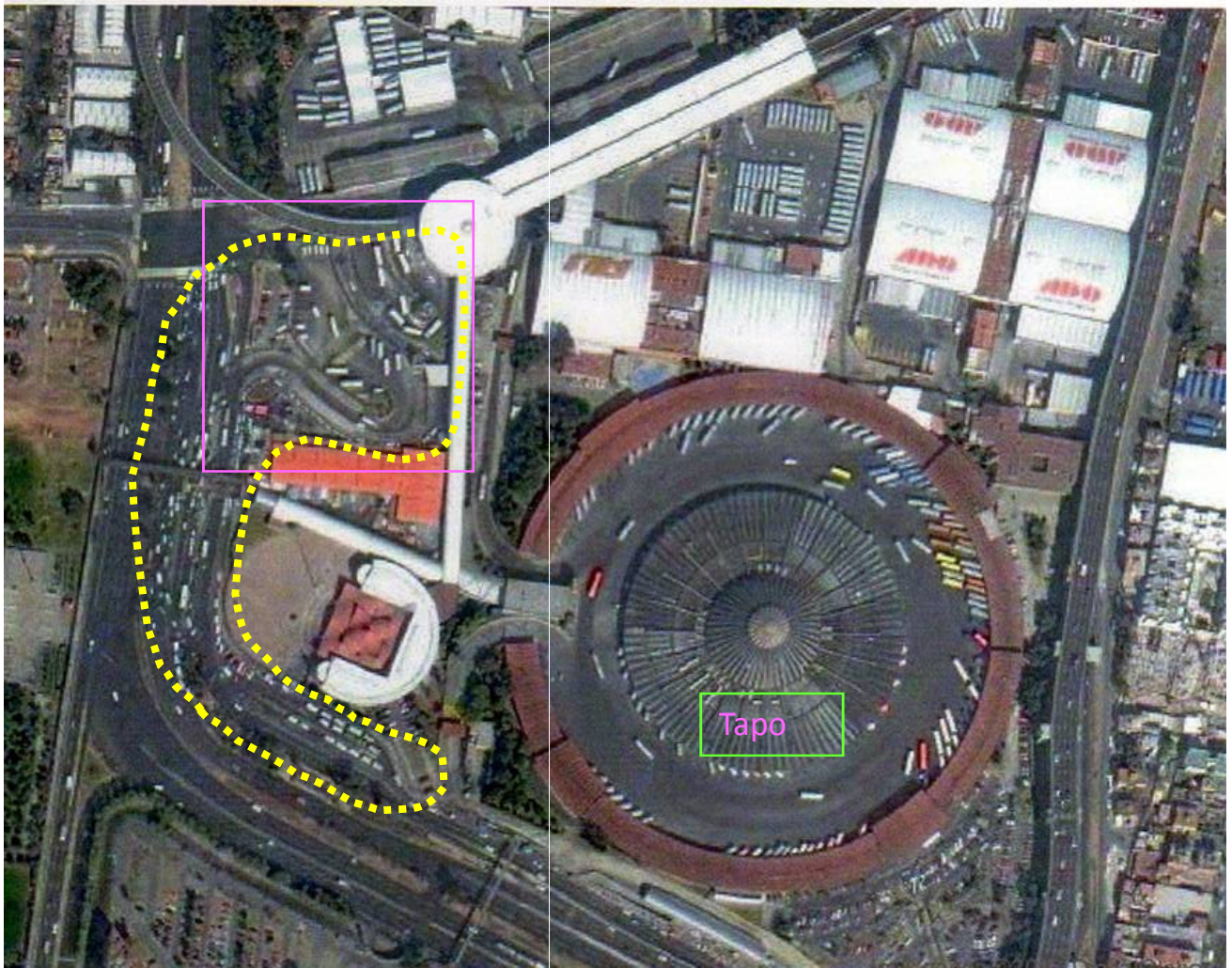


Foto 67 : Paradero de San Lázaro (foto de satélite).



Foto 68 : Vista general del paradero en la av. Ing. E. Molina



Foto 69 : Bahías en la av. E. Molina y a izquierda entrada al paradero interior.



Foto 70 : Mercado dentro del paradero al fondo estación de la línea B del Metro



Foto 71: Entrada a la TAPO desde el paradero.



Foto 73 : Interior de la TAPO.



Foto 72 : Bahías en la Calzada I. Zaragoza.

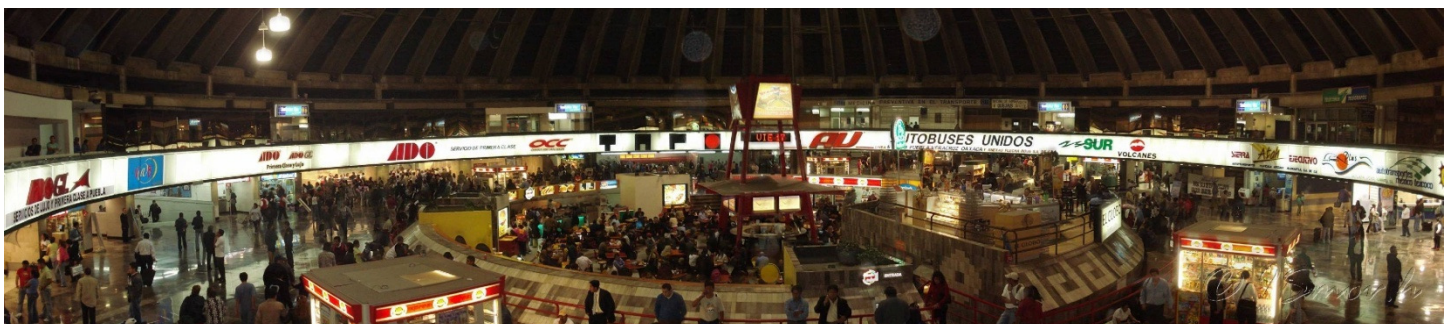


Foto 74 : Interior de la TAPO.



Foto 75 : Salida del Metro de la estación.



Foto 76 : Paradero modernizado.



Foto 77 : Interior de la estación del Metro.



Foto 78 : Entrada de la línea B del Metro.



Foto 79 : Bahía reordenada, línea del Metro.



Foto 80 : Bahía reordenada.

CETRAM PANTITLÁN

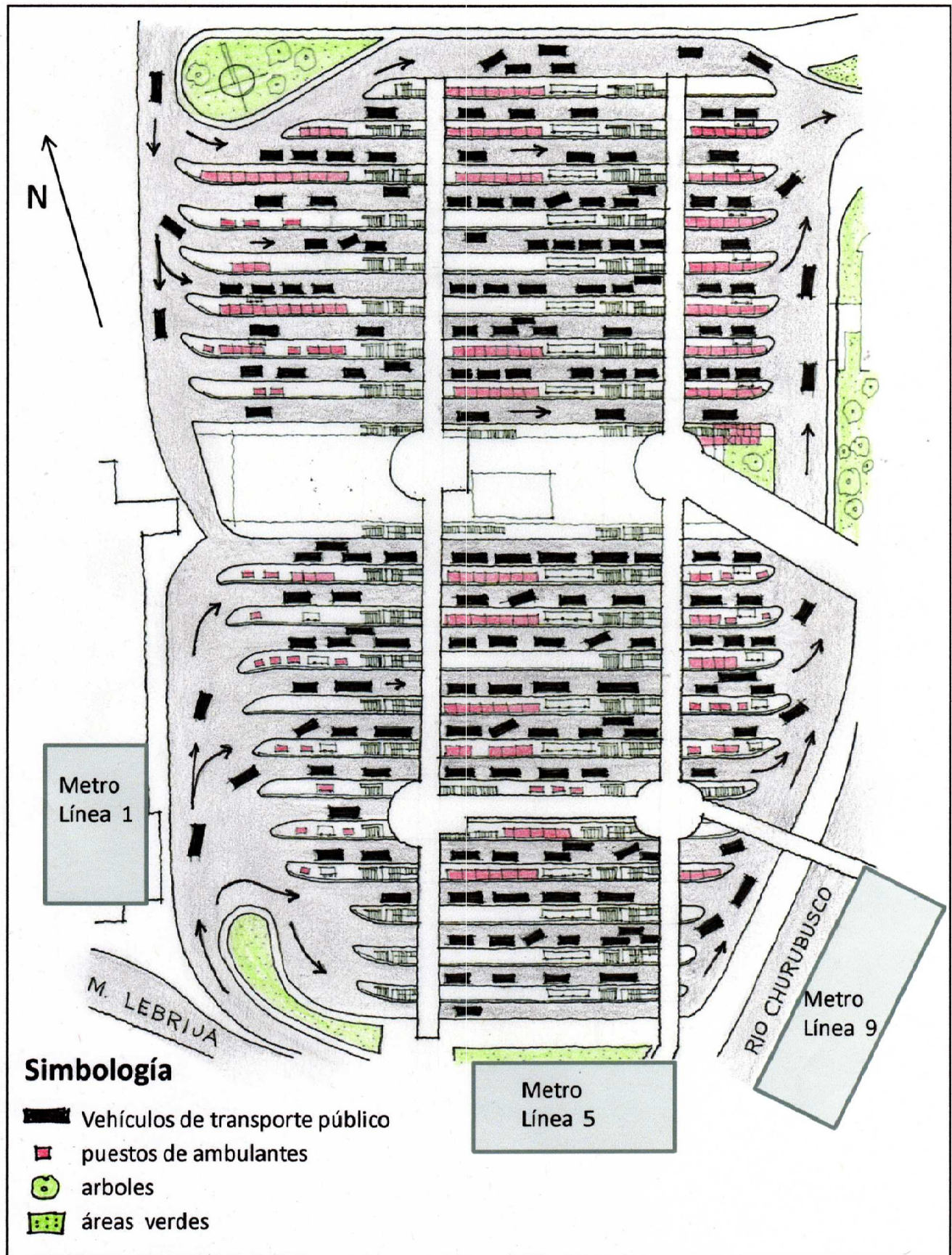




Foto 81 : Paradero Pantitlán (foto de satélite).



Foto 82 : Vista general del paradero.



Foto 83 : Bahías y pasillo.



Foto 84 : Entrada de bahías.



Foto 86 : Bahía y camión.

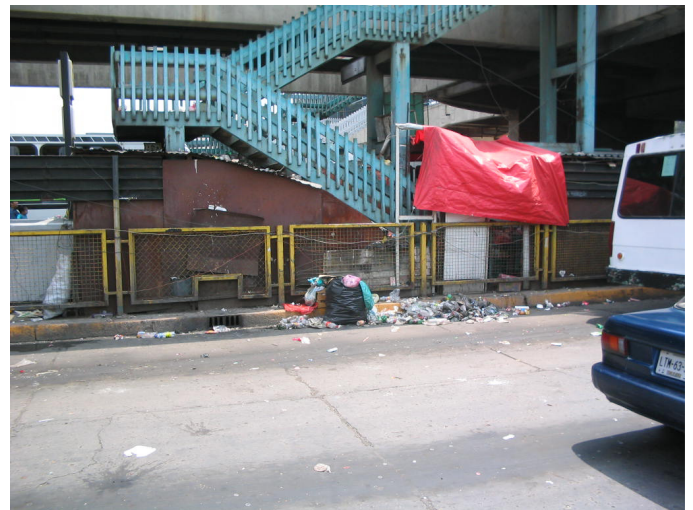


Foto 85 :Basura.



Foto 87 : Pasillo de conexión al Metro.



Foto 788: Puestos de ambulantes en las bahías.

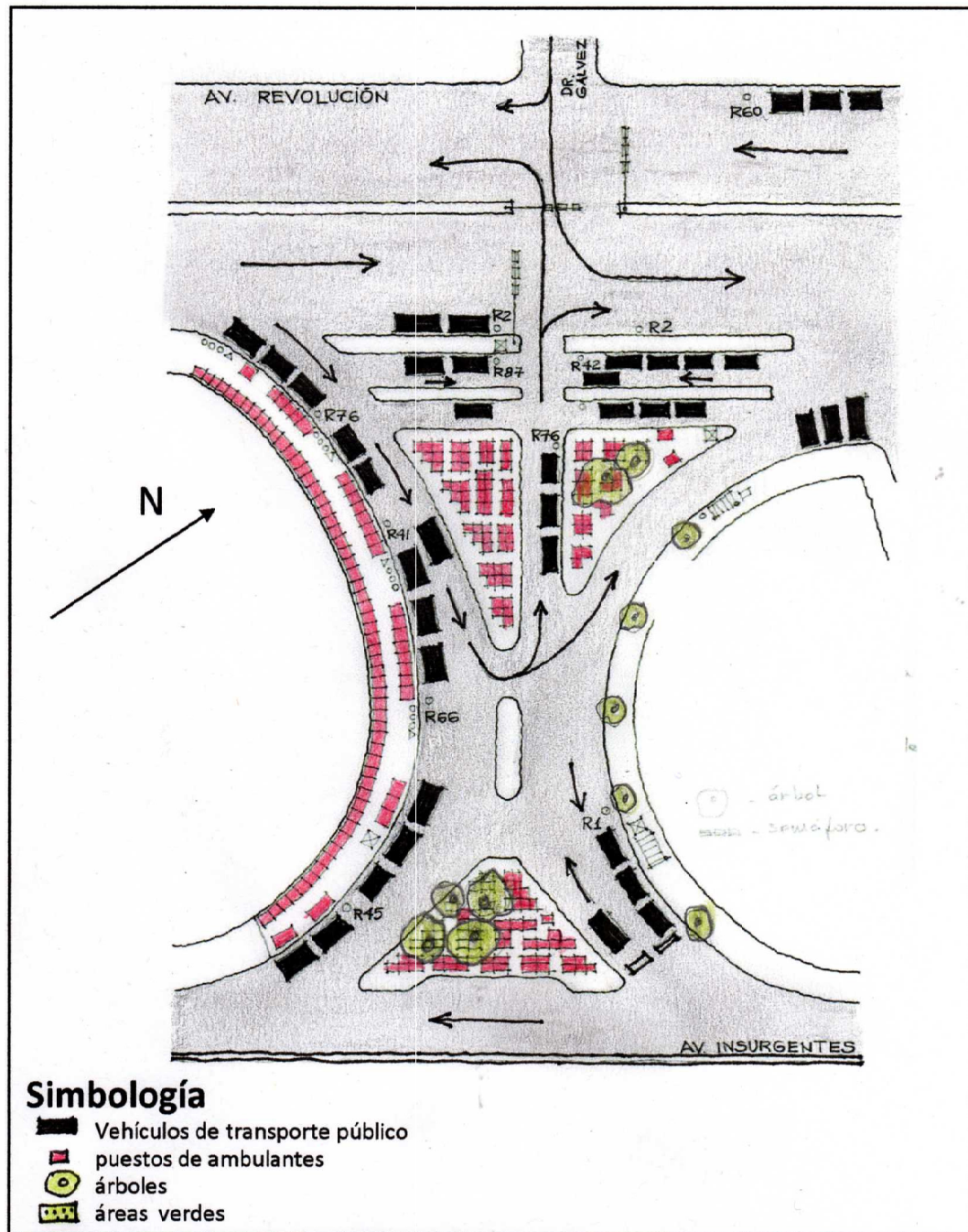


Foto 89 :Terminal Pantitlan (Metro)



Foto 90 : Orillas del paradero

CETRAM DR. GALVÉZ



Mapa 8: Paradero Dr. Gálvez (San Ángel)



Foto 91: Paradero desde av. Revolución.



Foto 92 : Interior del paradero. 124

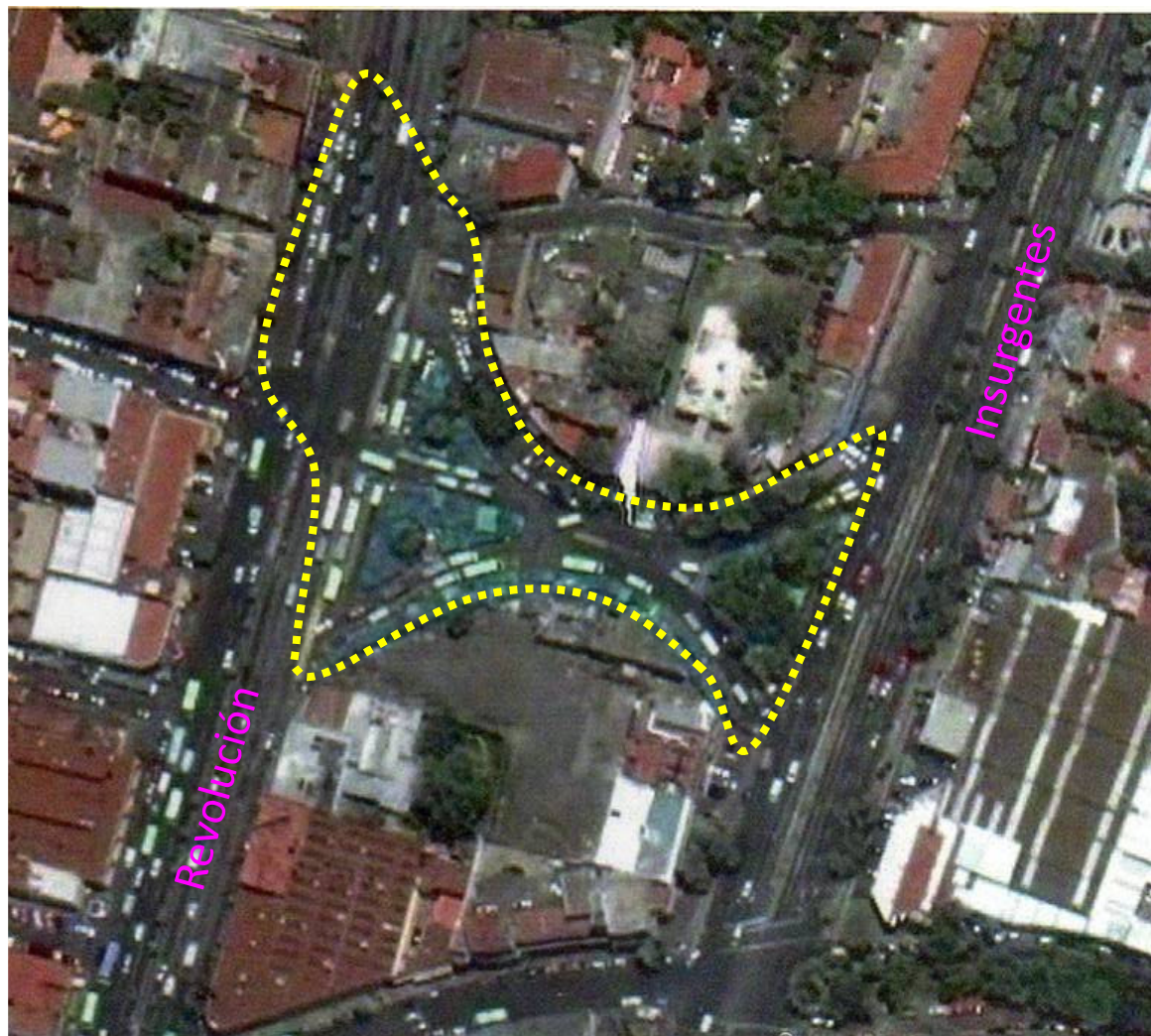


Foto 93 : Paradero de San Ángel (foto de satélite).



Foto 94 : Entrelazado de paradas, puestos, tomas de energía y capilla. Variedad de estímulos.

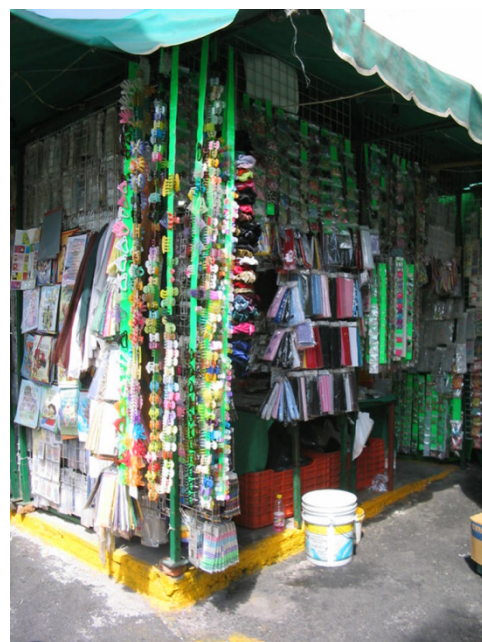


Foto 95: Colorido de los puestos, suavizante de la imagen.



Foto 96 :Interior del paradero , calle central.



Foto 97 : Paradas invadidas por puestos.

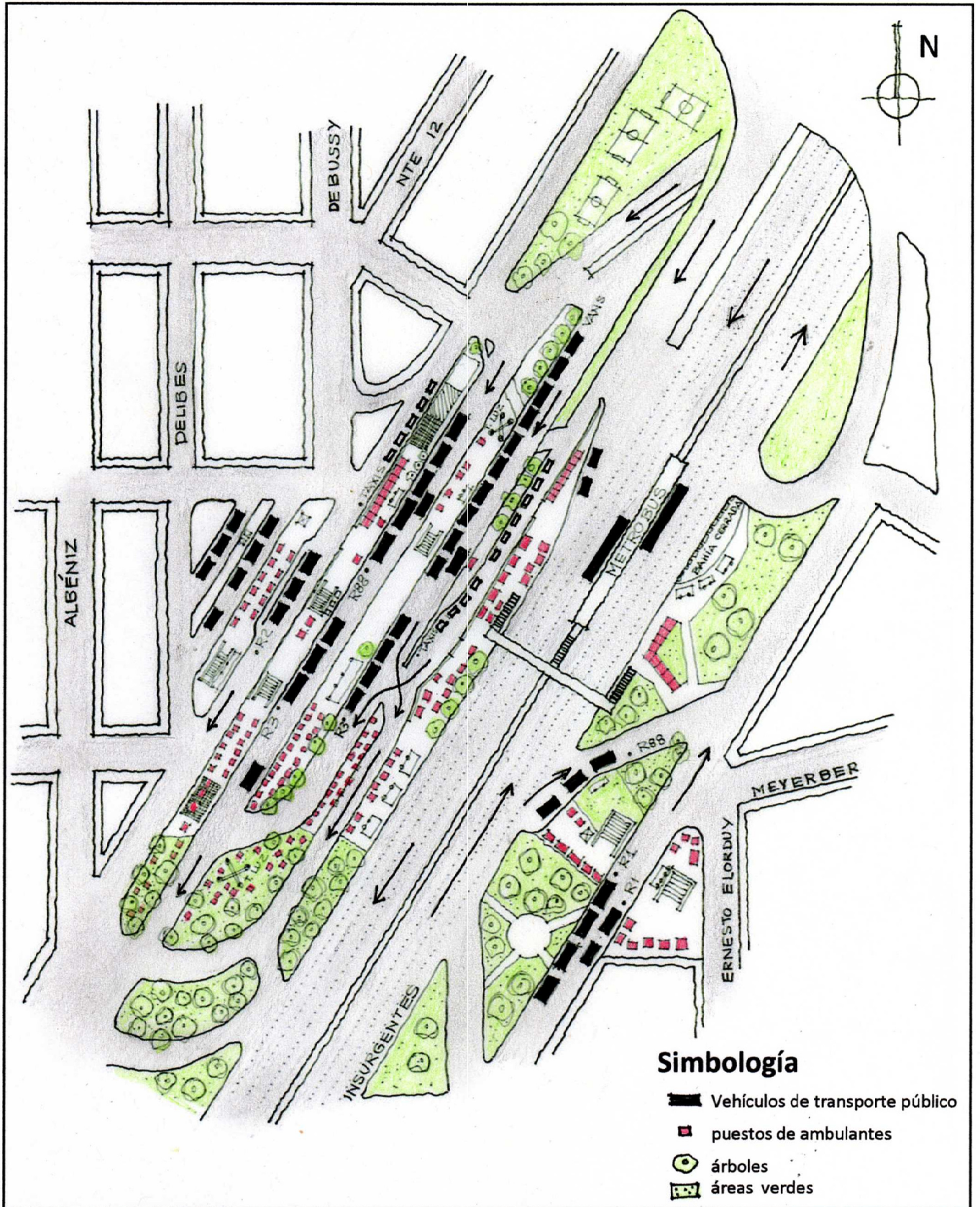


Foto 98 : Puestos de ventas.



Foto 99: Bahía y puestos de ambulantes.

CETRAM LA RAZA



Mapa 9 : Paradero La Raza.



Foto 100 : Paradero de La Raza (foto de satelite).



Foto 101 : Vista general del paradero.



Foto 102 : Vista al norte del paradero.



Foto 103 : Parada del Metrobús.



Foto 104 : Puestos de venta en el piso.



Foto 106: Puestos de comida en la entrada del Metro.



Foto 105 : Transporte en el paradero.



Foto 107 : Colorido de los puestos, variedad de estímulos.



Foto 108: Entrada del Metro.

Capítulo 5: Cuestionario y Entrevista

5.1. Cuestionario

La imagen es una cuestión relacionada con la sensibilidad de las personas. Por esto utilizamos el método cualitativo en la recolección de datos, la imagen es una cuestión subjetiva y cada usuario forma una imagen urbana del paradero. La opinión de los usuarios del transporte público en los paraderos es importante para aproximarnos al resultado deseado que es la comprobación o no de las hipótesis enunciadas en el capítulo 1.

Fue aplicado un cuestionario de 20 preguntas, preguntas formuladas de manera simple y objetiva, las cuales, de modo indirecto, nos ayudaron a analizar la imagen que tiene el público usuario de los paraderos. Debido a la dificultad de operación y la rapidez exigida no se obtiene un análisis profundo o detallado del paradero, pues estamos encuestando personas que están en camino a sus destinos y muchas tienen prisa por llegar.

El cuestionario se hizo persona a persona, con encuestador en el local, en los 5 paraderos estudiados. Algunas preguntas son abiertas y otras son de selección a respuestas con opciones dadas. Un cuestionario más simple fue primeramente aplicado en 2003 en el paradero de Tacubaya. El mismo fue reformado, ampliado y aplicado en junio de 2007, a alumnos y profesor de la maestría en Estudios Urbanos de la UAM-A. Aquí hubo contribuciones muy efectivas a la reformulación del mismo a demás de sus aportaciones en las respuestas, considerando que algunas fueron hechas apropiadamente para ellos, es decir, se les preguntó la definición de imagen urbana y la contribución de los paraderos a la imagen urbana de la ciudad. Luego, con base en todo esto, el cuestionario fue modificado y aplicado a la población usuaria del transporte público en los cinco paraderos estudiados. (ver cuadro 8 : Resumen del cuestionario) (ver modelo del cuestionario al final del trabajo).

El cuestionario se aplicó en el horario de 10 de la mañana a 2 de la tarde, a una población mitad mujeres, mitad hombres de 18 a 60 años de edad, 10 cuestionarios en cada paradero y 2 adicionales buscando las respuestas de los choferes y checadores, uno de cada local.

La **primera** pregunta: ¿Cuántos días a la semana pasa usted por este paradero? – la mayoría de la gente, entre los alumnos de la maestría y usuarios, lo utilizan más de 4 veces a la semana, los choferes y checadores se pasan toda la semana en los paraderos, con excepción de uno o dos días, lo que es natural por ser su trabajo.

En cuánto al aspecto del paradero, relacionado a la **segunda** pregunta, ¿el paradero es agradable o no? - para el 80% de la gente, el paradero es feo o desagradable. En los paraderos

de La Raza y Tacubaya, el 40% dice que los mismos están bien, el mayor porcentaje de los que dijeron que el paradero es feo o desagradable fue en los paraderos de San Angel y Pantitlán. En San Lázaro también los que respondieron negativamente fueron el 80%, pero 20% dijeron que el paradero es agradable, esto coincide con el hecho de que este paradero fue modernizado en gran parte, presentando actualmente una apariencia muy organizada y moderna, y es realmente agradable. Al contrario de las respuestas de la gente, los choferes y checadores, los cuales estuvieron de acuerdo en 80% de ellos, afirman que los paraderos están bien.

En cuánto a la **tercera** cuestión, qué les disgusta del paradero- la gente hizo comentarios tales como: la falta de limpieza, el exceso de basura, el mal olor, que los puestos de ambulantes no permiten el acceso rápido o visibilidad del transporte, que los de comida les dan un mal aspecto al lugar, que algunos de los choferes son groseros y abusivos, faltan al respeto, orinan en las calles por falta de baños; la inseguridad, la falta de alumbrado por la noche, la falta de señalamientos, el retraso de los peseros. También hay quejas respecto a la presencia de indigentes y drogadictos que deambulan por el paradero, y a la alta contaminación de los microbuses. En cuanto a los choferes y checadores lo que les disgusta son la basura, lo sucio que se encuentra el paradero, que las coladeras se tapan con frecuencia y con mucha facilidad, que desprenden un olor desagradable. Se quejan de los rateros, drogadictos y de los asaltantes que se esconden entre los puestos.

En la **cuarta** pregunta, se interrogó a los encuestados, ¿qué les gustaba del paradero? – el 66% respondieron que nada, es decir, que no les gustaba ningún aspecto del paradero. Los restantes 33% se dividieron en cuanto a qué les gustaba: primeramente por ser un servicio para la ciudad donde la gente toma el transporte para dirigirse a sus destinos, otros se refirieron a que les gustaba la limpieza y organización del transporte del local. La visión de los choferes y checadores, que tienen su trabajo en el paradero, es así: a 50% no les gusta nada del paradero y los restantes 50% citaron que el servicio ordenado, que es seguro para la gente.

En la **quinta** pregunta, se cuestionó sobre 10 elementos ¿cuáles son los que requieren más atención en el paradero, por parte de las autoridades? – lo más mencionado, de entre la población en general, así como también de los choferes y checadores fue: limpieza y seguridad y en menor proporción la necesidad de más iluminación en la noche. A pesar de que en las respuestas anteriores se citó la falta de servicios sanitarios, aquí la cuestión fue muy poco citada, 3 de 60 respuestas. Así también, respecto a la falta de señalización, hubo un resultado de 4 entre 60 respuestas.

En la **sexta** pregunta se pide una calificación de 10 puntos referentes a los paraderos: limpieza, seguridad, señalización, iluminación en la noche, áreas verdes, servicios sanitarios,

unidades de transporte, paradas, conductores y los ambulantes. La calificación tiene 5 grados: excelente (e), buena (b), regular (r), mala (m), pésima (p). Aquí cabe resaltar, que los datos tuvieron en su mayoría buena calificación, aunque nadie citó que algo se encontrara en excelente estado. Las calificaciones en cada paradero fueron: San Ángel tuvo de 100 calificaciones sólo 5 buenas y el resto se dividió en (r), (m) y (p); para Pantitlán 6 buenas, para La Raza y Tacuya 27 y 23 buenas respectivamente y San Lazaro con 36 buenas, y fue el que más calificaciones buenas obtuvo. Lo más bien calificado entre las 10 opciones en cada paradero: La Raza - la señalización con 5 (b)s y las áreas verdes con 8 (b)s; Tacubaya - las unidades de transporte con 5 (b)s y las paradas igualmente; San Angel - ninguna opción recibió 5 (b)s; San Lazaro - 6 (b)s en las unidades de transporte y 7 (b)s en las áreas verdes, tampoco Pantitlán tuvo ningún punto con 5 (b)s.

La **séptima** pregunta cuestiona la presencia de los ambulantes en el paradero. Se les preguntó a la población usuaria, ¿los dejaría, los quitaría o los ordenaría? En los paraderos de La Raza y Tacubaya, hubo un 70% de respuestas positivas a favor de ordenar o dejar los ambulantes en su espacio ya ganado. En los paraderos de San Angel, San Lazaro y Pantitlán la aprobación por la ordenación o presencia de los ambulantes fue de 100%, lo mismo pasó con los choferes, checadores y alumnos de la maestría.

Las preguntas **8 y 9**, en batería, es decir se tratan del mismo asunto, se relacionan con lo que las personas compran (8) y qué comen (9) en el paradero. La primera, el 40% no compra nada. Para la otra, el 60% compra principalmente agua, refrescos, dulces, comida (20%), y un 4% compra ropa, discos, etc. En cuanto a lo que comen, el 60% no come nada, los otros 40% están divididos en 10% comen quesadillas; frutas, tacos y tortas con 8% cada uno, lo demás se consume en dulces, mariscos, gelatinas, elotes, tlacoyos, café y pan. En lo que respecta a los choferes y checadores, el 80% compra cosas en el paradero, principalmente agua, refrescos, dulces y comida; el 7% no come en el paradero, el 30% comen quesadillas, tacos y tortas.

Las preguntas **10, 11, 12, 13, 14**, también en batería, hacen referencia al transporte: 10 - qué transporte se utiliza, 11 - cuál está en mejores condiciones, 12 - en específico el estado de los peseros, 13 - las paradas, y 14 – una visión a las estaciones del metro.

Las respuestas: el pesero es el transporte más utilizado en los paraderos con el 80% de respuestas afirmativas y esto viene concordando en lo que se investigó acerca del transporte público, donde se habla de la cantidad de unidades de transporte y los peseros son substancialmente el transporte con más unidades en la ciudad de México. Continuando con los porcentajes, el metro con 60%, y 20% está entre el metrobús y el trolebús, (dado que los usuarios usan más de un transporte a la vez). De los 5 paraderos estudiados, casi todos poseen

estaciones del metro, sólo en San Ángel no. En cuanto al metrobús, actualmente está presente en los paraderos de San Ángel y La Raza. El trolebús se encuentra en Pantitlán, San Lázaro y Tacubaya.

El transporte en mejores condiciones es el metro con 56% de aprobación, 25% para los peseros, 18% para el metrobús y 4% para el trolebús.

Especialmente se preguntó acerca de las condiciones de los peseros: el 40% respondió que están en condiciones regulares, el 30% buena y el restante 26% mala o pésima. En cuanto a las condiciones de las paradas, el 44% están regulares, 36% bien y el restante 20% en malas condiciones. En el metro los porcentajes quedaron en 60% bien, 26% regular y 10% muy bien. En lo que se refiere a los choferes y checadores, los porcentajes se asemejan, solo resalta el 100% de aprobación de la estación del metro, que está entre muy bien y bien.

En la cuestión **15** se pide una evaluación de 1 a 5 para las estaciones del metro y la estación del paradero, como una relación de calidad entre las dos. Para el metro el mayor porcentaje estuvo entre 4 y 5, 50% y 30% respectivamente y para el paradero el mayor porcentaje estuvo entre 3 y 2, con 40% y 20% respectivamente.

En el punto **16** se pregunta sobre los señalamientos, si los utilizan y cuales. El 68% respondió que no los utiliza, esto porque advierten que en su mayoría son inexistentes, otros porque no lo ven, algunos mencionan que hacen falta señales tanto para peatones como para el transporte. El 32% dicen que sí, la mayoría utiliza “los letreros de las diferentes salidas de las micros”, otros “donde debe ser la parada”, “las rutas y destinos. Los choferes y checadores utilizan mayormente “los semáforos y las rayas amarillas”, también “el ascenso y descenso del pasaje”.

Pregunta **17**: ¿Qué le viene a la mente de inmediato cuando escucha la palabra “paradero”? – las respuestas en un 90% fueron concretamente dirigidas a un servicio de transporte. “Sitio donde tomar peseros, lugar para transportarse, base de microbuses, servicio público para las personas, lugar para trasladarse de un lugar a otro, lugar de concentración de los diferentes transportes y destinos, zona de transporte urbano donde pueden encontrar transporte los ciudadanos, mucha gente – son personas que usan el servicio de transporte”. El 5% de los entrevistados se refirieron peyorativamente a los paraderos: “muchos ambulantes que venden comida o sirven para tapar a los asaltantes”, “comerciantes que tienen sucios e invadidos los paraderos”, “muerte- que han matado mucha gente – por la inseguridad que hay- los asaltos – que no hay vigilancia”, “seguridad – porque ya es difícil de andar en la noche – los delincuentes”, “mal servicio – por el exceso de basura en las calles, delincuencia - falta de alumbrado de noche”, etc. (testimonios de los encuestados).

Pregunta **18** – es una pregunta que busca la opinión de los usuarios, ¿cómo contribuyen los paraderos a la imagen urbana de la ciudad de México?, pregunta abierta para la cual las respuestas también fueron muy diversas. Se dieron expresiones como ésta: “no ayudan o contribuyen a la imagen urbana de la ciudad, sólo transportan a las personas”. Por otro lado algunos se refirieron al aspecto del paradero: “le dan un mal aspecto por la suciedad del paradero y un mal aspecto a la ciudad” o “son lugares visibles que se distinguen de los demás lugares”

Finalmente las preguntas **19** y **20**. Estas dos ultimas cuestiones tratan del color y olor que predominan en le paradero. Las respuestas fueron distintas en los cinco paraderos, por esa razón, se separa por paradero las respuestas. En La Raza, el color que predominó fue el verde, atribuido a los peseros y camiones, cosa que se puede apreciar en las fotos de estos paraderos incluidas en este trabajo. En Tacubaya osciló entre el color gris, café y negro, prevaleciendo el gris en un 60%, en San Angel también los porcentajes fueron iguales para los colores verde, gris y negro, el 30% cada color, el verde por las micros y el gris y negro por estar sucios y por la basura. En San Lázaro prevaleció el color gris, mucho por su enrejado y estructuras, el verde por sus peseras y aquí también con el color amarillo, blanco y negro. En Pantitlán los entrevistaron se dividieron entre gris y negro, y también por el blanco por ser el color de la mayoría de sus camiones.

En cuanto al olor que predomina en los paraderos, casi fue unánime que mencionaran el mal olor, a basura, coladera y orines, en menor proporción se citó el olor a comida.

Cuadro no. 5: Resumen de la encuesta.

	Tacubaya	San Lázaro	Pantitlán	San Ángel	La Raza
1. Frecuencia	3	5 o 6	7	5	4 o 5
2. Agradabilidad	A - 4	A - 2	A - 1	A - 1	A - 4
	F - 6	F - 8	F - 9	F - 9	F - 6
3. Lo que no agrada	Basura	Inseguridad	Basura	Basura	Basura
	Mal olor	Chof. Gros.	Inseguridad	F ilum noche	Ambulantes
	Inseguridad	Basura	Chof. Gros.	F transp.	Chof. Gros.
	Falta señal.	Ambulantes	Contamin.		Inseguridad
4. Lo que agrada	Nada - 6	Nada - 6	Nada - 6	Nada - 9	Nada - 7
	Transporte- 4	Transporte- 2	Transporte- 4	Transporte- 1	Transporte- 3
		Limpieza - 2			
5. Els. + atenc.	Limpieza - 8	Seguridad - 6	Limpieza - 8	Seguridad - 9	Limpieza - 6
	Seguridad - 4	Limpieza - 5	Seguridad - 8	Limpieza - 7	Seguridad - 3
6.10 Ptos calificados	bien = 23	36	6	6	27
	regular = 30	23	40	15	45
	malo = 34	11	14	30	15
	pésimo = 12	30	37	46	9
7. Perma. Ambulant.	Ordenar = 5	6	7	9	6
	Dejar = 2	3	3	1	1
	Quitar = 3	1			3
8. Que compran	Nada - 6	Nada - 7	Nada - 1	Nada - 5	Nada - 2
	Agua - 2	Agua - 3	Dulces - 2	Agua - 4	Agua - 4
	Dulces - 3		Agua - 2	Dulces - 1	Dulces - 4
	Comida - 2		Comida - 6		Comida - 3
9. Que comen	Nada - 5	Nada - 9	Nada - 3	Nada - 9	Nada - 5
	Fruta - 3	Tacos - 1	Agua - 1	Elotes - 1	Otros - 5
	Otros - 2		Tacos tortas - 7		
10. Transp. utilizado	Pesero - 8	Pesero - 10	Pesero - 9	Pesero - 9	Pesero - 7
	Metro - 3	Metro - 9	Metro - 9	Metro - 4	Metro - 6
11. Mejor transporte			Trolebus - 1	Metrobus - 3	Metrobus - 2
	Metro - 8	Metro - 8	Metro - 4	Pesero - 5	Metrobus - 6
	Pesero - 2	Pesero - 2	Pesero - 4	Metro - 2	Metro - 4
	Metrobus - 1			Metrobus - 2	
12. Estado peseros	Trolebus - 1			Trolebus - 1	
	Bueno - 5	3	1	2	4
	Regular - 4	4	6	1	6
13. Estado paradas	Malo - 1	2	2	6	
	Buenas - 6	3	3	5	5
	Regulares - 3	6	4	5	4
	Malas - 1		5	5	1

14. Metro	Muy bien - 2 Bien - 6 Regular - 2 Pésimo		1 7 1 1	6 4		5 6		2 7 1		
15. Calif. Metro-Parad. (cal - veces)	5 - 4 4 - 6	4 - 3 3 - 5 2 - 2	5 - 4 4 - 3 3 - 2 1 - 1	5 - 3 3 - 5 2 - 1 1 - 1	4 - 7 3 - 2 2 - 1	5 - 1 4 - 1 3 - 5 2 - 1 1 - 2	5 - 1 4 - 5 3 - 3 2 - 1	4 - 1 3 - 2 2 - 4 1 - 3	5 - 6 4 - 3 3 - 1	5 - 2 4 - 2 3 - 4 2 - 2
16. Señalamientos	No = 9 Si = 1		No = 9 Si = 1		No = 3 Si = 7		No = 6 Si = 4		No = 7 Si = 3	
17. Definición usua.	lugar para transportarse		lugar para transportarse		lugar de miedo y transporte		lugar de muchos peseros		lugar para transportarse	
18. Contribución a la imagen (resp. abajo)	1		2		3		4		5	
19. Color pred.	gris		gris / verde		gris / verde		gris / negro		verde	
20. Olor	mal olor suciedad		mal olor aceite basura		mal olor basura orines		mal olor basura		comida	

1 - No contribuyen, solo transportan personas. Le dan un mal aspecto.
Contribuyen a transportar a las personas
Son lugares visibles se distinguen de los demás.

2 - Mala imagen por inseguros y sucios.
Buena imagen por la comodidad del transporte
Transporta las personas

3 - Mala imagen, hay mucha basura, inseguridad, delincuencia, choferes groseros

4 - Le dan mal aspecto por sucios y inseguros
Aspecto de tercer mundo.

5 - Facilitan el transporte de las personas. Imagen más ordenada de la ciudad en términos de transporte.
No contribuyen.

5.2. Entrevista

Se optó por una entrevista semi estructurada, con preguntas preestablecidas al principio y a continuación con una conversación más libre. Se uso este tipo de entrevista pensando en que esta fuera direccionada a principio a la cuestión que buscamos y posteriormente se desarrollara en el conocimiento de información valiosa de parte del entrevistado.

La SETRAVI, Secretaria de Transportes y Vialidad, es la institución de Gobierno que tiene a su cargo los paraderos de la Ciudad de México. En entrevista con el director de Planeación y Vialidad de esta institución, el arquitecto Sergio Aníbal Martínez Sánchez nos comentó que el actual gobierno de la ciudad inició un proyecto para modernizar los Cetrans. Es un proyecto que difiere sustancialmente de las modernizaciones anteriores. El proyecto consiste en asociarse con empresas privadas que aporten el capital y soluciones de transporte multimodal, es decir metro, microbuses y vehículos de la RTP, y que modernicen las estaciones para convertirlas en plazas comerciales y de servicios. Es un moderno esquema de alianza inmobiliaria donde participaran el sector público y privado; y también un moderno concepto de diseño de paradero. Para esto, el gobierno buscó socios estratégicos que inviertan en estos proyectos. El gobierno del DF aportará los terrenos en concesión y el acceso comercial a un flujo de varios miles de viajeros al día.

Para esto el gobierno creó la empresa paraestatal denominada Capital en Crecimiento, es una empresa creada a finales del año 2007, la cuál inició operaciones este año de 2008, y que tiene entre sus metas desarrollar la infraestructura urbana estratégica de la Ciudad de México. Capital en Crecimiento se asociará mediante un Fideicomiso de Inversión de Bienes Raíces: FIBRAS, con inversionistas privados, para lo cual aportará los derechos de explotación de los terrenos y la concesión de operación, administración y explotación de la infraestructura que se desarrolle en los nuevos Cetrans. (Crónica, Cruz González, 24/07/08). Los Cetrans serán convertidos en plazas comerciales y de servicios.

La meta general es reformar todos los Cetrans, crear un nuevo concepto de macropazas en estos locales, en dos o más niveles, en las cuales coexistirán las actividades del transporte público (la principal), servicios públicos, como bancos, oficinas de la tesorería del DF y del Sistemas de Aguas, y una amplia gama de comercios, como comida rápida, ropa librerías, cafés Internet, telefonía celular, tintorerías, entre otros. De esta manera los usuarios de los Cetrans podrán en sus trayectos diarios realizar compras y pagos de sus obligaciones y servicios en menor tiempo, estos servicios serán de mucha utilidad a las personas que transbordan del metro a un transporte de superficie podrán aprovechar todos estos servicios sin salir del Cetrans en

una superficie techada. Además de que los ambulantes que ocupan los actuales paraderos podrán reubicarse en los locales comerciales en estas macroplazas y entrar en la formalidad mediante pagos de renta de los locales. No se permitirá la venta de mercancías ilícitas o de dudosa procedencia, ni de piratería.

El arquitecto Sergio Aníbal Martínez Sánchez mencionó que la resistencia para las modernizaciones anteriores era el aspecto económico (no hay rentabilidad), la corrupción y el desinterés en la inversión. Con los nuevos proyectos estos aspectos serían resueltos. Las facilidades que el gobierno propone como la concesión de los terrenos y otras posicionarán en niveles competitivos la rentabilidad del paradero con la macroplaza. El papel de la SETRAVI en los nuevos Cetrans será la supervisión y la operación del transporte, y el concesionario será enteramente responsable del funcionamiento del servicio. La concesión es por 30 años y con prórroga de otros 30 años.

Esto sucede en un contexto de modernizaciones mundiales donde estas estaciones tendrán un concepto parecido a estaciones de nivel mundial. A partir de un concepto de metroplaza, definido por la SETRAVI, los socios harán sus proyectos distintos basados en éste.

A principios de 2008, la empresa Capital en Crecimiento lanzó una convocatoria para encontrar los socios para remodelar y explotar los locales comerciales que se harán en estos paraderos. Los inversionistas elegidos son los operadores de las plazas.

El arquitecto Sergio Aníbal Martínez Sánchez informó, que con este nuevo concepto, el objetivo principal del rescate de los Cetrans no es comercial, sino el social: queremos que sean lugares limpios, modernos, seguros, a través de un reordenamiento del comercio y del uso intensivo del espacio con la participación de la iniciativa privada, que haya lugares comerciales y educativos arriba, mientras abajo sigue la actividad del transporte.

Actualmente, “según la SETRAVI la mayoría de los Cetrans son presa del comercio informal, la inseguridad, los conflictos viales, los asentamientos irregulares de sitios de taxis, la falta de control de acceso y señalización, la obstrucción del espacio público, además e contaminación visual y ambiental” (El Universal, Sara Pantoja, 04/19/07).

En su estado actual, los Cetrans fomentan el desorden urbano, la contaminación ambiental y visual así como el crecimiento desmesurado del comercio informal y del transporte irregular” (Capital en Crecimiento, 24/07/08).

En una entrevista al periódico El Universal el arquitecto comentó que para este proyecto se tomaron en cuenta los errores cometidos en el paradero de la estación Zapata del Metro, en cuya parte alta se construyó un centro deportivo y los locales comerciales creados en el sótano están abandonados, porque la gente no pasa por ahí. Ello ocasionó que los vendedores

ambulantes del interior del Cetram se cambiaran para la vía pública. (El Universal, Sara Pantoja, 04/10/07).

De los 45 Cetrams que existen en el DF, con 4.5 millones de usuarios, está programado una renovación en 17 paraderos, de los cuales 4 fueron seleccionados como lugares piloto para que inicien las obras de renovación. Esta selección obedece a una categoría de paraderos que tienen un flujo diario de usuarios entre 100 mil y 150 mil personas, es decir están en el rango intermedio, no son los más grandes.

Los paraderos seleccionados fueron: El Rosario, Zaragoza, Martín Carrera y El Politécnico. “El paradero de El Rosario, con 210 mil m², se otorgó a la empresa Impulsora del Desarrollo y el Empleo en América Latina (IDEAL), que preside Carlos Slim. Ahí habrá un hotel, una torre médica y áreas comerciales. El paradero Martín Carrera se entregó al grupo Chedraui, y en éste se ubicarán oficinas y cines. El de Zaragoza, con 70 mil m², se adjudicó a Moisés Saba, en tanto Politécnico será para el Grupo Ideurban, de David Segur, quién coordinó el proyecto del segundo piso del Periférico”. (El Universal, Alberto Cuenca, 28/03/08).

El Rosario tiene un flujo diario de 187 mil usuarios, Martín Carrera de 127 mil, Zaragoza 119 mil y Politécnico 121 mil.

El arquitecto Martínez aseguró que la intención es dotar a la población de una moderna red de paraderos a través del desarrollo de complejos comerciales, así como de infraestructura de servicios urbanos en sitios en los que se interconecten los sistemas de transporte público masivo.

En la entrevista el arquitecto proporcionó el proyecto de intencionalidades por parte de la SETRAVI acerca de los requerimientos para la formulación del proyecto, algunos de ellos realizados para la convocatoria. Los proyectos están a nivel de estaciones de primer mundo, lo que era previsto para tal fin. Los proyectos de intencionalidades de la Setravi se presentan en las figuras no. 23, 24, 25, 26.

También, informó el arquitecto, que para este mismo año se realizaran reordenamiento y trabajos de imagen urbana en el Cetram de Indios Verdes. La SETRAVI y la Delegación Gustavo A. Madero trabajarán de forma coordinada en las acciones de mejoramiento de la imagen urbana, y “se contempla el cambio de luminarias, rehabilitación de jardineras, bacheo, delimitación de espacios para comerciantes, de vialidad y para transeúntes, “las condiciones de tránsito serán mejores, la gente tendrá por donde pasar, las banquetas estarán liberadas y lo más importante daremos seguridad a los habitantes” (La Jornada, Laura Gómez Flores, 15/04/08)

Modelos Intencionales de Proyectos para Cetrams – SETRAVI.

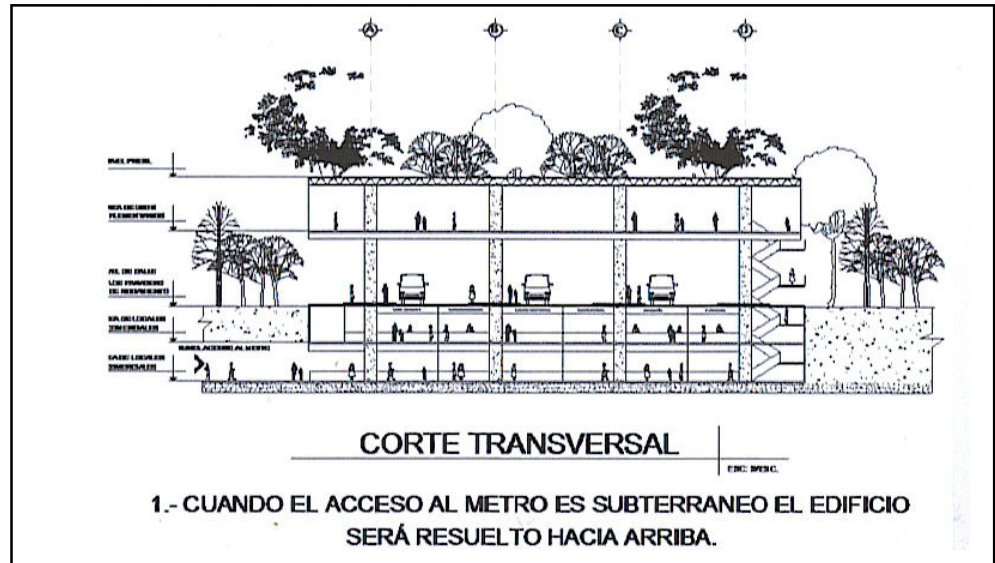


Figura 23 : Modelo Setravi para los nuevos paraderos.

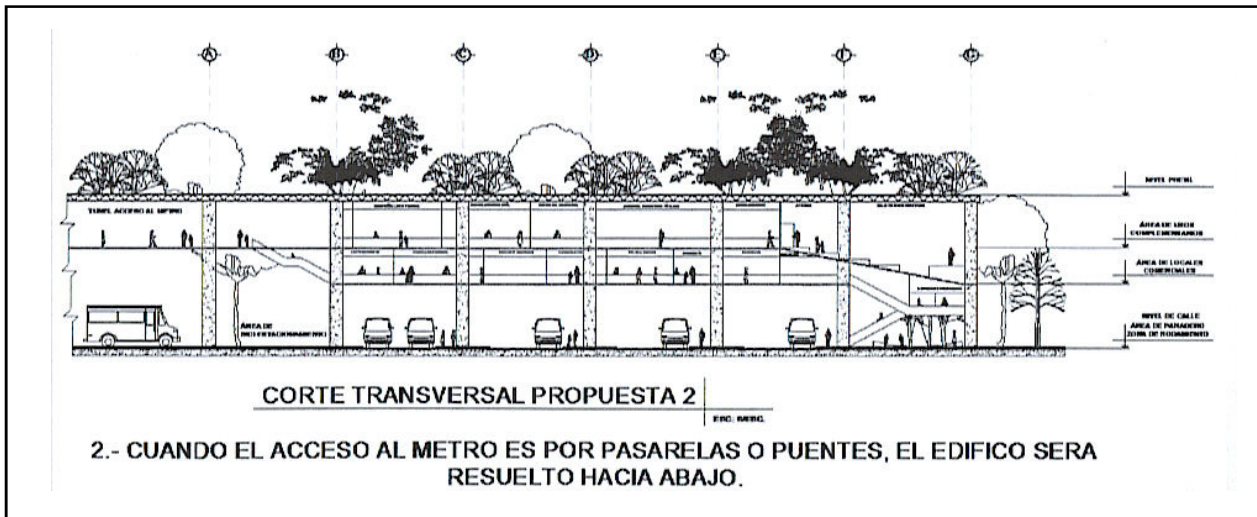


Figura 24 : Modelo Setravi para los nuevos paraderos.

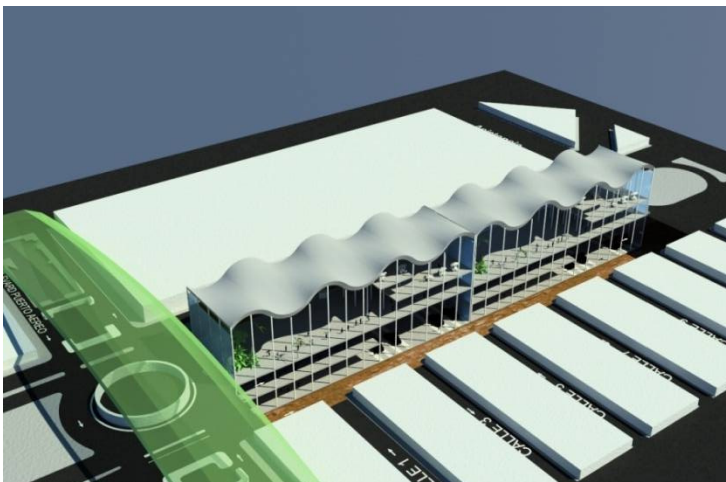


Figura 25 : Exterior de proyecto modelo.

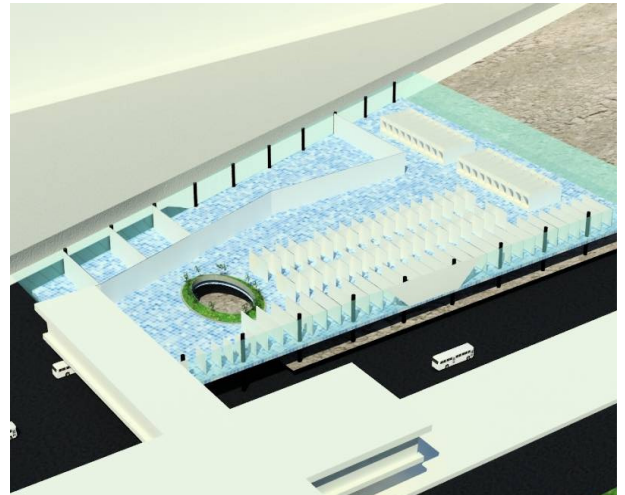


Figura 26 : Interior de proyecto modelo.

5.3. Conclusión del cuestionario y entrevista.

El cuestionario es necesario para este trabajo en el sentido de aplicar los elementos teóricos considerados en capítulos anteriores, los cuales fueron empleados en la construcción de la preguntas de forma muy sutil debido a la naturaleza del sitio y de los usuarios del paradero. Es decir, preguntas simples, pero que para nuestro análisis serán muy útiles en el sentido de captar las sensaciones y percepciones de las personas que utilizan los paraderos, frente a los innumerables estímulos que ofrecen los mismos. En un ejercicio diario de la práctica estética que conlleva visualizar todo muy rápidamente en una perspectiva cónica, es decir en un recorrido unidireccional, pero con mucha atención debido a que es un sitio donde se toman decisiones, hay que estar atento a todo lo que sucede. A través de estas sensaciones intentaremos hacer una revisión de los mapas mentales o imaginarios urbanos que los paraderos generan y de lo que se espera de ellos como elemento importante de la ciudad, y cómo toman parte de un complejo grande dentro de la urbe como es el transporte en general y sumamente importante para su funcionamiento.

La entrevista también tiene por finalidad informar y sensibilizar las autoridades frente a los problemas de la comunidad, cuáles son los requerimientos para su realización, la preocupación y esfuerzos de los planeadores por la imagen de los paraderos, la necesidad y las acciones constantes para ordenarlos y mejorar su imagen urbana. Buscar soluciones que sean cada vez más efectivas para ese fin.

La cuestión de la imagen urbana está relacionada con la sensibilidad de las personas. Por ello es importante saber la opinión de los usuarios.

Las preguntas del cuestionario están relacionadas con la frecuencia que los usuarios pasan por el paradero, con la agradabilidad o disgusto de la imagen de estos sitios y con sus motivos para las opiniones dadas, es decir, cuáles aspectos les gustaba, cuáles les desagradaban. Se cuestionó sobre cuáles elementos requieren más atención para en el paradero por parte de las autoridades. También se pidió una calificación referente a 10 elementos de los paraderos. Se preguntó sobre la presencia de ambulantes en el local, si compran o comen en el paradero. Sobre el transporte, cuál utilizan, cuál está en mejores condiciones, el estado de los vehículos y las paradas, y una opinión sobre las estaciones del metro en comparación con los paraderos, y sobre los señalamientos. Una definición de lo qué es el paradero y que representa para los usuarios y en la opinión de ellos cómo éstos contribuyen a la imagen urbana de la Ciudad de México. Finalmente sobre las sensaciones de color y olor que predominan en los paraderos.

En los cuestionarios también se obtuvieron las percepciones de los que laboran en el paradero, como los choferes y checadores. Esta fue más favorable comparada a la de los usuarios. Todos los aspectos son vistos de forma más agradable para ellos, lo que nos lleva a concluir que la costumbre de presenciar la imagen y la familiaridad con la misma, la torna más aceptable.

De las respuestas de los usuarios concluimos que los paraderos son locales muy frecuentados, que la mayoría de las personas no están satisfechas con su imagen, principalmente en los aspectos de limpieza y seguridad. Casi fue unánime la afirmación de conservar la presencia de los ambulantes en el sitio. Más de 50% compran y 40% de los usuarios comen en el paradero. En cuanto al transporte, el pesero es el más utilizado pero no es el que está en mejores condiciones; no se compara Metro y el Metrobús. Sobre las estaciones, las del Metro llevan la mejor imagen. En general, los señalamientos no están bien localizados o de pronto no existen. Con referencia a cómo contribuyen los paraderos a la imagen urbana de la ciudad, la respuesta en general fue una mala imagen para la ciudad. El color que predomina en los paraderos quedó entre gris, negro y verde y prevaleció la opinión sobre el mal olor en los paraderos.

Capítulo 6: Imagen urbana y transporte público

6.1. Consideraciones generales

El trazado de las ciudades, desde el principio se desarrollo en base a la circulación y transporte de las personas. Esto se observa a lo largo de la historia, un proceso que se intensificó en el siglo XIX, cuando ocurrieron las grandes revoluciones en el mundo y consecuentemente en los medios de transporte, como fue la construcción de ferrocarriles, conectando grandes distancias en menor tiempo, así las poblaciones pudieron movilizarse mucho más. En el siglo XX, este desarrollo fue mucho más adelante con la invención del automóvil, y de manera paulatina se intensificaron el transporte particular y el transporte público. Esta nueva forma de moverse con el ferrocarril, el automóvil y las nuevas modalidades de transporte público en general, guiaron el trazado y planeación de las ciudades, fue necesario reconfigurar la urbanización en su conjunto y repensar la distribución dinámica de los desplazamientos urbanos. El transporte, además de ser un elemento rector de la traza de las ciudades y su crecimiento, también es en gran parte un medio por el cual se aprecia la imagen de la ciudad.

Por las calles de las ciudades contemplamos la imagen urbana y por el transporte recorreremos estas calles. Ya sea a pie, en coche o en otras modalidades de transporte, miramos las múltiples facetas que las ciudades ofrecen para su deleite o rechazo. El transporte es parte integrante de la imagen de la ciudad; los vehículos: - camiones, micros, taxis, metro, trolebús, metrobús, - igual que los otros componentes de la ciudad todos generan imágenes. En estas imágenes los coches particulares representan el mayor volumen y el transporte público representa una pequeña parte del total de vehículos que circulan en las ciudades. El transporte público tiene sus locales de paradas y transferencias, es decir los paraderos, inmersos en la traza urbana de la ciudad, son grandes espacios que concentran varios modos de transporte y muchas unidades, son importantes puntos de la trama urbana, conectan las regiones de la ciudad, establece puntos céntricos en estas diversas regiones de la ciudad, paulatinamente se incorporan a la centralidad basada en ejes metropolitanos de crecimiento de la ciudad. Estos espacios denominados paraderos o Cetrams en la ciudad de México, son locales por los que transita mucha gente y que transmiten una imagen urbana, la imagen del transporte público.

La zona metropolitana de la ciudad de México tiene 20 millones de personas, y se realizan 20.1 millones de viajes-persona diarios en 3.5 millones de unidades de transporte particular y

público. Del total de viajes realizados diariamente, el 82 %, es decir 16 millones se viajan en transporte público: peseros, camiones, metro, trolebús, metrobus y taxis, y el 18 % en vehículos particulares, lo que representa 4 millones de viajes. En primera instancia es grande la importancia del transporte público para la ciudad puesto que realiza la mayor cantidad de viajes diarios en la ciudad, a pesar de ser mínimo el número de vehículos dentro de la modalidad de transporte público frente al gran número de coches particulares.

El transporte público involucra gran parte de la población, la cual lo utiliza frecuente o esporádicamente a lo largo de toda la ciudad, es parte del día a día del habitante, y tiene contacto cercano con éstos. El transporte en general trae mucho beneficio para la ciudad y para su población, así como muchos conflictos y problemas de tráfico, además de ambientales y genera una determinada imagen para sus habitantes.

Como vimos en la parte teórica, en los capítulos 1 y 2, la imagen de la ciudad debería proporcionar interés, curiosidad en seguir explorando las vistas que tiene. El transporte público y particular circulan sobre una extensa red de vialidades, a través del cual vamos conociendo la ciudad. Por medio de los recorridos en coche o transporte urbano las imágenes se suceden una tras otra y van conformando la imagen de la ciudad. Por la infinidad de rutas que existen, desfilan por nuestros ojos una infinidad de imágenes parciales y todas ellas conforman la imagen global de la ciudad. En el transporte percibimos la extensión de la ciudad, la tipología de las construcciones, las dimensiones de los edificios, las texturas, la vegetación, la infraestructura, la gente, etc; además de la imagen del mismo transporte público y por consecuencia de los paraderos.

Para el análisis propiamente dicho de la imagen urbana en los paraderos del transporte público sería conveniente recordar sucintamente la definición de imagen urbana: la imagen es la percepción de los elementos de la naturaleza y de los elementos creados y contruidos por el hombre (Lynch), además de lo anterior, la imagen es el reflejo de las condiciones generales de un asentamiento: el tamaño de sus lotes y la densidad de población, el nivel de los servicios, la cobertura territorial de redes de agua y drenaje, la electrificación y el alumbrado, el estado general de la vivienda, etc., la imagen urbana es finalmente la expresión de la totalidad de las características de la ciudad y su población, la imagen engloba más elementos, que simplemente el estado físico que deben tener las edificaciones, como es la concepción, disfrute e identificación de las personas con su colonia y/o barrio, con los espacios en donde desarrolla sus actividades y se interrelaciona con el resto de la comunidad y en donde expresa sus tradiciones, razón por la cual, la imagen urbana se convierte en un elemento importante para la población.(PAOT, 2003). La relación que el hombre establece con su entorno tiene un papel

importante en la apropiación e identificación del espacio en el medio en el cual vive y desarrolla su vida.

El hombre es el elemento central en la percepción de las imágenes, la imagen existe desde que el hombre la percibe y concibe un imaginario. La apreciación de las imágenes es un proceso físico que empieza cuando la luz que emana de los objetos, es captada por el ojo, órgano del sentido de la visión, atraviesa la córnea, la pupila, el cristalino; después llega al fondo del globo ocular, los fotorreceptores llamados conos y bastones situados en la retina. Los conos “ven” en color y en la luz diurna; y los bastones el blanco y negro, ven mejor de noche y por medio de ellos se percibe la forma de los objetos. Luego el estímulo se transmite por medio del nervio óptico a la región cerebral correspondiente a la visión, (parte posterior, lóbulo occipital), donde es interpretado por la mente y reconstruido como una totalidad. En el siguiente paso, el proceso se convierte en sensaciones fisiopsicológicas frente a las imágenes apreciadas. La mente interpreta lo que ve y en el acto interpretativo ocurren tres fases: detección, transmisión y procesamiento. La detección es cuando los sentidos captan el estímulo, en la transmisión los órganos sensoriales transforman la energía proveniente del estímulo en señales electroquímicas que son transmitidas como un impulso nervioso al cerebro; en el procesamiento el estímulo llega al cerebro donde es interpretado.

La interpretación de las imágenes por el cerebro ha sido muy investigada. La teoría de la Gestalt sobre la percepción visual analizó amplia y profundamente el comportamiento de la mente, cómo esta actúa en el proceso de la percepción de las imágenes. La teoría explica que la mente configura a través de ciertas leyes, los elementos que llegan a ella por los canales sensoriales. Kevin Lynch trató extensamente la imagen urbana de forma más práctica, y desarrolló una metodología para analizar la imagen a partir de la visión de sus habitantes; la teoría de los colores, las apreciaciones de otros autores, la opinión de los usuarios expresadas en el cuestionario y de las autoridades expuestas en la entrevista, los reglamentos. Todos ellos servirán de instrumentos para analizar la imagen urbana de los paraderos a través de la visión de sus usuarios, su imaginario urbano y la visión propia presentada en este trabajo; y comprobar las hipótesis sugeridas.

6.2. Imagen urbana de los Paraderos

Cuando pensamos o imaginamos un paradero de transporte público, también denominado CETRAM (Centro de transferencia multimodal), nos viene a la mente primeramente un espacio

grande, un intenso movimiento, mucha gente en tránsito, varias modalidades de transporte colectivo y muchos puestos de comercio informal. Son varios los actores involucrados en la conformación de la imagen urbana de los paraderos. Estos actores son estáticos y dinámicos, dependiendo de movilidad. Los estáticos son: el espacio, las vialidades, el mobiliario urbano, las bahías, las paradas, las tiendas y construcciones alrededor, la vegetación, la señalización. Los dinámicos son: los vehículos, camiones, micros, trolebuses, combis y taxis; la población de usuarios, los vendedores ambulantes y sus puestos, los trabajadores del paradero: choferes y checadores, administradores y supervisores. Todos estos actores y las actividades que desarrollan generan una infinidad de imágenes dentro del paradero, además de una imagen general del paradero la cual se proyecta en el contexto total de la ciudad.

En la ciudad de México, existen 45 paraderos en el DF, y 3 clasificados como tal, es en el estado de México, distribuidos por la ciudad, en una trama que sigue los ejes metropolitanos. Están situados principalmente en las paradas finales de las estaciones del metro. De los 45 paraderos del DF, seleccionamos 5 para el análisis de la imagen urbana: Tacubaya, Pantitlán, San Ángel, La Raza y San Lázaro.

En una *primera dimensión*, nos acercaremos a la imagen general del paradero y su imagen en el contexto de la ciudad, la denominaremos dimensión general y la dividiremos en vista aérea y vista de satélite. Estas dos imágenes comprenden la totalidad de la ciudad. En la vista de satélite vemos la imagen global de la ciudad pero en dos dimensiones, según el grado de acercamiento visualizamos con mayor o menor detalle su traza urbana, las calles, la jerarquía de éstas, las zonas, plazas, pero no vemos su volumetría, sus fachadas, ni la arquitectura en sí, esta dimensión es urbanística y poco arquitectónica. En esta dimensión global de la imagen del paradero se representan puntos interconectados por ejes en la trama de la ciudad, no se perciben sus características particulares, pero sí visualizamos su interconexión necesaria para el desarrollo del transporte en la metrópoli, el cual constituye un equipamiento de extrema utilidad para el funcionamiento de la ciudad. La imagen de los paraderos en este nivel no provoca conflictos o no es desagradable, tampoco genera sensaciones negativas. En la vista aérea, en esta misma dimensión global, tenemos una imagen diversa, vemos la volumetría de la urbe, percibimos puntos importantes, los mojones, reconocemos más fácilmente edificios, volúmenes importantes. La vista aérea es una vista placentera de la ciudad, la percibimos con mucho interés, la disfrutamos, a través de ésta entendemos su totalidad, el entorno en el cual la ciudad esta inmersa, vemos el relieve, la morfología del terreno donde se asienta la ciudad, cuando es accidentado más nos deleita su imagen, más fuerte es el imaginario desarrollado en la mente. Basta ver una vista aérea de la Ciudad de México para estar encantado con su

accidentada forma alrededor y su vasto plano en el centro, alrededor plagado de montañas en forma de volcanes, todavía más impresionante cuando no hay contaminación. Igual que la vista de satélite la imagen de los paraderos no es muy visible, son puntos que apenas podemos verlos o no, no es drástica, tampoco marcante.

Hay una *segunda dimensión*, que denominaremos como dimensión media. Esta se refiere a la planta del paradero, también es una vista de satélite pero más aproximada, sólo el paradero en si y las calles en las cuales está inserto. Aquí vemos la planta del paradero, su planeación, las calles, la circulación de los vehículos, las construcciones existentes, los puestos de venta, jardines, bahías, paradas, el mercado inserto en el centro del paradero. En esta dimensión podemos apreciar el funcionamiento del paradero, las entradas y salidas, el tráfico, su funcionamiento, en algunos casos las estaciones del metro que se conectan en el sitio. Podemos ver si el paradero es planeado para tal fin o es adaptado a las calles existentes, como lo es el paradero de Pantitlán, el cual fue completamente construido. San Lázaro es en parte construido o reformado en parte adaptado a las calles aledañas a la estación del metro. Esto es importante para comparar la imagen de un paradero construido y uno adaptado. Los paraderos de San Ángel, La Raza y Tacubaya son adaptados a las calles existentes, y con algunas bahías construidas. En esta dimensión media no nos percatamos con demasiado detalle sus deficiencias en términos de la imagen urbana, es una dimensión importante, es como el mapa del paradero, lo entendemos como forma, podemos hacer un mapa mental de el y después inmersos en el paradero situarnos perfectamente, saber dónde son las paradas y salidas, que tipos de transporte circulan por el. Pero todavía no sentimos el espacio como tal.

La importancia de la dimensión media, nos permite el análisis funcional del paradero, ubicar las partes del paradero más fácilmente, sin lo cual a primera vista nos sentiríamos perdidos en el paradero, cosa que pasa a menudo cuando salimos de la parada del metro subterránea a la superficie: a principio nos desorientamos, poco seguros de la dirección a tomar, perdemos cierto tiempo hasta ubicarnos y encontrar el camino correcto. A menos que tengamos “la experiencia pasada”, es decir, que ya recorrimos este camino y sabemos qué dirección tomar.

En una *tercera dimensión*, la cual denominamos dimensión interior, aterrizamos en el paradero, nos adentramos en el, lo vivimos, lo conocemos y nos apropiamos de su espacio, y percibimos detalles. Entramos en el espacio tridimensional, pero no visualizamos su totalidad. En este nivel enfocaremos el análisis de la imagen del paradero.

En el interior del paradero se desarrollan muchas actividades, eso hace del mismo un local rico en estímulos, con muchas imágenes por percibir, al considerarlo como un nodo,

nuestra percepción agudiza los sentidos, a los cuales ponemos en alerta, por seguridad. Hay muchos colores y formas que cotidianamente nos invitan a la práctica estética, la cual constantemente ejercemos. Hacemos un mapa mental y desarrollamos el imaginario urbano, una imagen que va más allá de lo que está presente, empezamos a arreglar mentalmente el local, ordenarlo, según el principio de la Gestalt, de que tendemos a poner orden mentalmente y el imaginarlo de tal o cual forma. El paradero nos hace sentir un deseo muy fuerte del poder reordenar.

La constancia con que acceden al paradero diariamente miles de usuarios, que algunas veces puede ser más de una vez al día, las imágenes pasan por los ojos de los usuarios, sensibilizan sus sentidos, los estímulos pueden o no ser positivos, la incidencia diaria a estas imágenes de alguna forma os afectan en sus actividades diarias.

Para analizar esta dimensión recordemos brevemente lo que fue expuesto en los capítulos 1 y 2, acerca de la teoría de la Gestalt, de la teoría de colores, y la metodología de Kevin Lynch, entre otras.

La teoría de la Gestalt analiza la percepción de la imagen, es decir, como vemos, qué es lo que la mente capta y de qué forma, no analiza el contenido de las imágenes. Como afirma la teoría el cerebro y la mente de los seres humanos organizan las percepciones, las imágenes, como totalidades, vemos el todo y después las partes. Así apreciamos las imágenes en las varias dimensiones aquí expuestas, sea una imagen de satélite, aérea, media o del interior del paradero. La teoría también dice que vemos las imágenes según ciertas leyes, la principal de ellas es la figura-fondo, nuestro ojo mira una imagen, sea una entrada del metro, un puesto de venta, un artículo, esto representará la figura, y el resto será el fondo. Según el lugar donde ponemos la atención pueden emerger diferentes figuras desde lo que antes era fondo. Como ejemplo, de todo el paradero miramos a la entrada del metro y formamos la figura con ella, y todo lo demás será fondo. En un segundo momento se cambia la mirada a un puesto alrededor a la entrada, este se tornará la nueva figura y la entrada del metro pasará a ser parte del fondo. Esto sucede a todos los niveles en las diferentes dimensiones descritas arriba. La siguiente ley es la pregnancia o de la buena forma o forma más simple: miramos las imágenes y seleccionamos para formar nuestro imaginario, la forma más simple, más fácil u óptima, y ésta la guardamos en la memoria. Las demás leyes se refieren al cerramiento, simetría, proximidad, similitud, continuidad, son formas de cómo están dispuestos los objetos en el sitio, las cuales impresionan de manera más contundente a nuestro imaginario urbano, como podría ser una serie continua de puestos de ambulantes, una serie de luces, la forma simétrica de cómo están dispuestas las bahías. Un ejemplo se encuentra en el paradero de Pantitlán, donde la forma

paralela de sus bahías es un elemento muy vistoso y memorable, esta regularidad en la forma que están dispuestas es el elemento que queda en nuestro imaginario. Todos estos valores nos sirven como referencias cuando necesitamos hacer una descripción o un imaginario urbano del local. La ley de la experiencia pasada según mi percepción es una de las más importantes, por medio de ella y según el grado de nuestra experiencia pasada, nos tornamos más analíticos, nuestro cerebro se alerta de modo más preciso a partir de la situación presentada en el momento y podemos reaccionar más adecuadamente. Como dijimos anteriormente, si conocemos el paradero, ya tenemos la experiencia pasada, accionamos mejor, sabemos en que dirección, donde están las paradas.

El principio general de la Gestalt dice que a primera vista buscamos el orden por encima de todo, y la regularidad, y que la mente está ansiosa de información y estímulos. Con base en este principio podemos referirnos a la diferencia de la estación del metro comparada con el paradero. El metro tiene una señalización muy afinada, estudiada, de fácil reconocimiento, mapas de localización, instrucciones por todos los lados y el paradero apenas tiene señalización de la rutas, y muy restringida. A pesar de que el paradero es un espacio en la superficie, de más fácil observación, sus indicaciones no nos ubican dentro del mismo como en las instalaciones del metro, por inexistentes o poco efectivas. La red del metro lleva un desarrollo mucho más adelantado y estudiado en términos semióticos en relación al paradero. En el metro encontramos una infinidad de signos con sus significados, lo cual no los encontramos en el paradero. Lo mas aplicado es la experiencia pasada, el conocimiento de haber ya estado en el sitio.

La apreciación de la teoría de la Gestalt se refiere a los requerimientos de la mente, como ya dijimos anteriormente, cómo vemos, qué nos impresiona más en la hora de proceder a elaborar un imaginario urbano, que le falta en esta imagen en la cual empezamos a imaginar como seria si se sumara esto o aquello. Por otra parte, el enfoque de Kevin Lynch es analítico y empírico.

Analizamos a continuación las imágenes con el apoyo de su metodología.

Kevin Lynch define cualidades visuales que impresionan la mente de las personas, estas son: legibilidad, estructura e identidad, imaginabilidad. Cuando un local posee estas cualidades visuales su imagen se fortalece en la mente de los ciudadanos, crea un imaginario vigoroso. La legibilidad es la facilidad de reconocer y organizar sus partes en una pauta coherente, es fácil reconocer el paradero por la concentración de unidades de transporte público, mucha gente en tránsito y muchos vendedores ambulantes, pero la facilidad de organizar sus partes en una pauta coherente, es difícil y puede no darse. La cualidad visual de estructura e identidad se divide en: identidad, estructura y significado. El paradero tiene sus características propias, su

identidad característica dado que al aproximarse vemos los camiones, peseros, vendedores ambulantes, por medio de éstos se establece su imagen; la estructura es la disposición de sus diversas componentes, lo que permite el establecimiento de la relación que entablan los usuarios con el paradero, una relación de prestación de un servicio, una necesidad dentro de un espacio, cada uno de los 5 paraderos se disponen de forma diferente, pero la relación es la misma, es un bien que cumple la necesidad de muchos, en sentido práctico el paradero significa para el usuario un equipamiento que cumple la función de facilitar la movilidad de la población.

En cuanto a suscitar una imagen vigorosa en el observador, la probabilidad es que el paradero cause una gran impresión en el usuario, facilite la elaboración de imágenes mentales e desarrolle un imaginario urbano muy arriba en expectativas en perspectivas posibles para el paradero a defecto de su imagen real. Pero el sentido o resultado es variable: vigoroso o no, amigable, no amigable, una imagen que agrada a los sentidos o no. Como vemos en la encuesta aplicada a los usuarios, las respuestas fueron primero que es un sitio para transportarse y también se siente un lado negativo cuando los usuarios se refieren a lo inseguros que son, a la cantidad de basura existente y al deficiente servicio.

Una de las claves que Lynch cita para el análisis de la imagen son las sensaciones visuales del color y olfato, ambas contenidas en las preguntas de la encuesta. La mayoría de las contestaciones referentes al color y olor fueron que el color de los paraderos general era gris o negro, son colores que provocan sensaciones de miedo, desconocido, sensaciones de carácter negativo. El mismo sucedió con el olor, estos sitios tienen un olor desagradable. En los cinco paraderos que se analizó se pudo constatar también que se percibieron otros colores. En La Raza fue el verde y también en San Ángel, color que genera sensaciones positivas.

Otro elemento que considera Lynch es que la imagen tenga un cierto orden, una forma básica, que no sea perfecta, que deje puntos a descubrir. La Gestalt reafirma con su principio general: “la mente trata de encontrar por encima de todo el orden y la regularidad”, pero la mente también busca constantemente información cambiante. Gordon Cullen describe secuencias de imágenes de la ciudad, cuando una imagen es interesante lleva a otra, el peatón sigue adelante para seguir descubriendo más imágenes, buscando más elementos que lo sorprendan y descubrir más imágenes de la ciudad. Lo que se concluye es que la mente busca el orden pero no total, lo que quiere es algo que desafíe la mente pero no demasiado complicado, una situación que no derive en demasiado esfuerzo. Siempre hay algo por revelar. Así como a un niño a quien se le da un rompecabezas muy difícil, no lo hace, no le interesa, así también una imagen muy desconcertante no nos cautiva.

De los cinco elementos clasificados por Lynch para estudiar la imagen de la ciudad: sendas, bordes, barrios, nodos y mojones, los paraderos quedan dentro de la categoría de los nodos, que los define también como confluencias o rupturas en el transporte. Son focos estratégicos a los cuales puede entrar el observador, y en este mismo sentido continuando con Lynch podemos decir que la gente en el nodo agudiza su atención y percibe los elementos vecinos con una claridad mayor que la usual. Según esta afirmación los elementos en el paradero son más evidentes, la percepción es aumentada, y por este motivo dichos elementos deberían ser más cuidados por los planeadores y administradores de los paraderos y por la gente que los utiliza, al contrario de lo que sucede. En este contexto ejercemos con mayor vigor la práctica estética, según un recorrido en perspectiva cónica donde las personas siguen un trayecto unidireccional, adecuado al paradero, se sigue con prisa y su único sentido de percepción es la vista. “La práctica estética es una apuesta por la recuperación de los espacios por parte del ciudadano común. Busca que las acciones diarias rejuvenezcan y con ello rejuvenezcan gozosamente los ámbitos conocidos, traduciéndolos, mediante su apropiación, en lugares reconocidos posesivamente como mi rincón”. Se trata de que las personas también cooperen para una imagen mejor, a través de su apreciación cotidiana. La práctica estética nos hace comprender que los espacios nos son, al mismo tiempo que le somos, esenciales. Porque somos el espacio en que estamos y estamos en el espacio que construimos.

Caminar la ciudad es una práctica estética, como el “flaneur” de Canclini, no obstante la inseguridad y las dificultades del sitio, vivimos y necesitamos de la ciudad sin dejar de sentirla. A pesar de que la práctica estética se realiza en este caso en los paraderos, se trata de un recorrido de perspectiva cónica, nuestros sentidos están en sobresalto, debido a que nuestro imaginario urbano tiene perfilado los paraderos como lugares inseguros donde se debe redoblar la fuerza o posibilidad de los sentidos, ponerlos en alerta en atención a varias cosas como son los letreros a seguir, por donde pasar, entrar, parar y poner atención a los demás por la inseguridad de que son presas estos centros de transferencia modal.

En el capítulo 4 se expusieron los datos numéricos referentes a los paraderos. Para contruir la imagen de los paraderos, además de las fotos, mapas, sentimos la necesidad de una hacer práctica estética en los mismos. Haremos esto de forma concisa y conjunta con la finalidad de que no sea estática la descripción ni demasiado extensa.

Los cinco paraderos: Pantitlán, San Ángel, Tacubaya, San Lázaro y La Raza tienen el mismo objetivo, ofrecen transporte. Están dentro de la ciudad pero tienen formas muy diferentes entre si, y se sitúan en puntos distantes en la ciudad. Todos se ubican en zonas muy variadas de la ciudad, lo que les da características muy diversas, incluso en cuanto a la

población de usuarios. A pesar de que siempre un paradero es para el transporte público, sirve a gente de clase media y popular, es un servicio público. Todos ellos tienen similar infraestructura y los equipamientos necesarios para su funcionamiento. Pero, cada uno tiene una forma diferente. **Pantitlán**, el mayor de los paraderos analizados y el que sirve a más usuarios, es un paradero proyectado, tiene bahías paralelas, tres estaciones terminales del metro dispuestas alrededor del paradero, en los lados sur, este y oeste. Las estaciones del metro son grandes construcciones, que llenan el entronque de puentes por las cuales dan paso al paradero. Los pasajes de un metro a otro son un poco complicados, poco claros. El del norte casi colinda con el aeropuerto, y se accede por las calles aledañas. Al interior de las bahías, se localizan pequeñas tiendas para los ambulantes, no todas ocupadas y muchas en estado de deterioro. Las paradas de los peseros están en mal estado, muchas con coberturas oxidadas. Las entradas del metro son más cuidadas tienen un aspecto superior al las instalaciones del paradero. Las calles interiores presentan hoyos y las que tiene rejilla arriba del metro que pasa abajo presentan deformaciones. Es un grande espacio en un solo cuerpo. El aspecto del paradero es de color gris y es un poco monótono. **La Raza** es un paradero adaptado a las calles existentes, tiene dos cuerpos, uno más grande que el otro, entre ellos pasa la avenida Insurgentes, en la cual se sitúa una de las estaciones del metrobús, del lado más grande las bahías son paralelas, invadidas por ambulantes, con tiendas desde puestos bien armados hasta los que con una manta en el suelo exponen sus mercancías. Al otro lado del paradero las bahías no tienen formas regulares, son pocas. Las dos partes se conectan a través de un puente sobre la avenida Insurgentes. Es un paradero bullicioso, con mucho ruido, muchos colores de las mercancías de los ambulantes, los toldos de los puestos son azules y rosa aunado al verde de los peseros y de los árboles pertenecientes al espacio del paradero, hay mucho movimiento. Pero hay algo de basura y deterioro, muchos ambulantes se ponen sobre los repiradouros del metro y en los jardines aledaños al final de las largas bahías y debajo de torres de alta tensión. Hay árboles muy frondosos en las bahías. Es un paradero mediano en cuanto a su tamaño. **Tacubaya** es un paradero de tamaño medio a menor, dentro de el hay un mercado, una feria y una pequeña plazoleta, tiene dos cuerpos, es adaptado a las calles circundantes. Es un paradero disperso, confuso, de orientación dificultosa, con algunas bahías construidas, pasajes subterráneos invadidos de ambulantes y grafiti, muchos puestos de comida junto a las calles sobre las paradas de los peseros, hay mucho transporte, algunas de las rutas comparten paradas. Por el centro del paradero cruzan dos avenidas de gran porte. No tiene casi vegetación, a no ser en la plazoleta. Hay basura y tiene un aspecto no agradable. **San Ángel** es pequeño, se encuentra al sur de la ciudad y colinda con colonias de alto nivel económico. El transporte consiste sólo de

peseros y camiones, se encuentra entre dos avenidas grandes del sur de la ciudad. Tiene vegetación que lo hace más agradable, aunque los puestos de venta invaden todas las banquetas, son todos verdes y hay mucho colorido en las mercancías; también bastante basura. **San Lázaro** es grande, tiene una entrada de metro grande, está junto a la central Camionera del Oriente, (Tapo), junto a un mercado central, y más recientemente la línea del metro que rebasa las fronteras del DF y llega a Ecatepec, por la línea B. La estación es muy impresionante por su volumetría y arquitectura. El paradero tiene un cuerpo central reordenado, un muy buen aspecto, sin ambulantes, con paradas muy agradables, una oficina del paradero, y jardines pequeños y cuidados. También existen algunas bahías en las calles aledañas a la parada del metro, una estación de la línea 1, la cual también tiene un volumen de gran proporción y buena arquitectura de los años 60, con una cantidad no muy gran de ambulantes. Las bahías no están muy cuidadas. La Tapo fue reformada en el gobierno del DF anterior y es muy agradable su interior. Es un paradero con buena imagen global.

Todos los 5 paraderos tienen en algunos puntos estratégicos imágenes de la Virgen de Guadalupe y otras. Son pequeños altares muy adornados y floridos. Para muchos usuarios, esto da a los paraderos un dosis de local bendito y más familiar.

En todos los paraderos analizados hay diferencias notables de la estación del metro comparada con el paradero. El metro tiene una señalización muy afinada, de fácil reconocimiento, mapas de localización, instrucciones por todos los lados. El paradero apenas tiene señalización de las rutas muy retringida. A pesar de que el paradero es un espacio esencialmente de superficie a nivel de la calle, de más fácil observación del entorno, sus indicaciones no nos ubican dentro del mismo como en las instalaciones del metro. La red del metro tiene un desarrollo mucho más adelantado y estudiado en términos semióticos en comparación al paradero. En el metro encontramos una infinidad de signos con sus significados, lo cual no existe en el paradero. Lo más útil para este último es la experiencia pasada, el conocimiento de haber ya estado en el sitio y saber a dónde dirigirse.

6.3. Cuestionario

El paradero es un sitio integrado a la ciudad, de indispensable utilidad y un servicio esencial para la movilidad de los ciudadanos. Más del 70 % de la población utiliza el transporte público, la mayoría más de 4 días a la semana, lo que lo hace imprescindible para el funcionamiento de la ciudad y por ello, lo mismo puede decirse de los paraderos.

Según la opinión de los usuarios de los paraderos en el cuestionario aplicado, su aspecto no es muy placentero, y debería ser motivo de preocupación para los que los administran y para los propios trabajadores de los paraderos, los choferes, checadores, vendedores ambulantes, etc. Es importante mantener en buenas condiciones estos locales, y tomar en cuenta que las modernizaciones no son del todo efectivas. El aspecto no amigable de los paraderos, según la impresión de los ciudadanos, es debido principalmente a la falta de limpieza, la basura esparcida en el paradero, y el mal olor. Estas son las reclamaciones y mayores necesidades en el paradero además del combate a la inseguridad.

Es unánimemente positiva la consideración acerca de la presencia y ordenación de los vendedores ambulantes en el paradero, realmente les conviene su presencia por los artículos de bebida y comida, a pesar de que en muchas ocasiones, por las condiciones en que están los puestos, deterioran la imagen del paradero y sirven en algunos casos para encubrir asaltantes y malvivientes.

También se evidencian en las respuestas de opinión de los ciudadanos, que las unidades de transporte en la mayoría de los casos, están en un estado de deterioro, debido al intenso uso, dado que los peseros son el transporte que más usa la población y tiene más unidades en circulación, así como a la falta de un adecuado mantenimiento.

Muchas de las preguntas y respuestas del cuestionario fueron en el sentido de en qué estado se encuentran las condiciones del paradero, el resultado fue que la imagen no es una imagen satisfactoria de estos centros de trasbordo del transporte público, y esto es útil para confirmar que la imagen de los paraderos no es agradable. A pesar de ello, esta imagen no es impedimento para su uso intensivo.

La imagen de estos centros de servicio no está acorde con su definición, con lo que debería ser. A pesar de las modernizaciones hechas, estos centros no progresan como deberían, salvo algunas excepciones, como el paradero de San Lázaro, en parte.

Por otro lado las estaciones del metro, según la opinión de los usuarios y trabajadores de los paraderos, son las que están en buen estado y acordes con sus funciones; limpias y no tienen mal olor. En comparación con el paradero, la estación del metro está en muchas mejores condiciones. Los paraderos surgieron cuando se crea el metro, para dar continuidad, y servir de puntos de trasbordo al metro así como organizar la distribución de trayectorias hacia los destinos donde éste se detiene, unión entre metros, regiones aledañas y transporte al estado de México. Por otra parte, el metro da servicio solamente al DF, salvo 2 ó 3 excepciones.

Los paraderos, centros de transferencia modal, quedaron rezagados frente a las estaciones del metro, éste fue construido con altos estándares de comodidad y forma de servicio, mientras

los paraderos fueron contruidos al principio bien, pero con el aumento de usuarios y número de servicios - cosa que también sucedió en las estaciones del metro - rebasaron su superficie original, el mantenimiento y el servicio no fueron apropiados y se distanciaron del estándar que presenta el metro. El metro al contrario, a pesar del aumento de la población usuaria no dejó de tener una imagen bastante satisfactoria. Las modernizaciones en los paraderos no fueron suficientes para alcanzar las metas pretendidas y el estado actual de los paraderos presenta un rezago cada vez más considerable con respecto al metro, así como a estándares internacionales.

La señalización en el metro fue cuidadosamente planeada, con una combinación de símbolos y letreros, atendiendo todo tipo de población y buscando la más fácil visualización. En los paraderos la señalización es casi inexistente o deja mucho que desear, mas bien en muchos casos la señalización del metro es la que apoya al paradero en el caso de la información, es decir, por los letreros y símbolos del metro es que nos orientamos en los paraderos. Por otro lado también los paraderos tienen su propia imagen por la cual son percibidos y reconocidos. La señalización en los paraderos está principalmente en las paradas, con información de rutas y destinos, pero son muy limitadas y poco visibles, lo que a veces confunde más que ayuda. Frecuentemente la gente debe preguntar dónde se encuentra tal o cual pesero. Por cierto, la señalización es un equipamiento lo cual se debe cuidar en extremo su planeación, elaboración y localización, estos signos y sus significados se encuentran en casi todos los lugares de nuestra existencia, y dependiendo de lo que dijimos al principio de su planeación, etc, hasta con la señalización de los más modernos aeropuertos nos podemos perder si la señalización falla.

En cuanto a la imagen del paradero, la mayoría de la gente no hace mención de una mala imagen del paradero directamente, se refieren a cosas concretas que no les gusta y que en su opinión deberían cambiarse. La gente define el paradero como en realidad es, un centro de transporte, a pesar que se les pregunta cómo contribuye el paradero a la imagen de la ciudad, se percibe al paradero como un servicio para el usuario, pocos hablan peyorativamente sobre el. Para el usuario la contribución del paradero a la imagen de la ciudad es más bien comprendida como una definición del paradero y no como una interpretación de la imagen, salvo en unos pocos casos que citaron un mal aspecto del paradero, o que son lugares que se distinguen de otros. Su forma de opinar sobre la mala imagen del paradero es apuntando las cosas que no les gusta y también las fallas que éste presenta, como la basura, la inseguridad, etc. Lo que parece es que el paradero tiene una imagen propia que es muy visible y distinguible frente a otros elementos que componen la ciudad.

El color es un factor que sensibiliza en gran parte nuestras sensaciones al percibir las imágenes, puede afectar nuestras acciones y reacciones frente a lo que pasa en la ciudad. El color predominantemente mencionado en la encuesta sobre los paraderos es el color gris, negro, estos colores, en otros contextos, se asocian al miedo, a lo desconocido. Aquí más precisamente se asocian a lo feo, a la basura, a la falta de limpieza, la suciedad y contribuyen negativamente a la imagen de paradero. En el metro los colores utilizados fueron estudiados y proporcionan una dosis de confort bastante agradable.

El cuestionario es un instrumento que ayuda a probar ó refutar la hipótesis que hemos planteado, también ayuda a afirmar que lo propuesto en ella es plausible.

En conclusión, la imagen de los paraderos es importante para los usuarios pero no al grado de determinar sí los usan ó no, pues se trata de un medio necesario del cual no se puede prescindir. El paradero es un equipamiento indispensable para la ciudad, su funcionamiento y su papel crucial en la movilidad de las personas. Pero si éste ofrece una buena imagen a los usuarios será más placentero, y además podría captar más población que utilizaría el transporte público, descongestionar el tráfico y disminuir la contaminación.

6.4. Entrevista

La institución encargada de los Cetrans, la SETRAVI, mediante la Dirección de los Centros de Transferencia Modal, los paraderos, es consciente de la imagen que tienen los paraderos tanto actualmente como desde los inicios. Constantemente ha habido reordenamientos y modernizaciones en estos locales del transporte público.

Los principales problemas que menciona el arq. Sergio Aníbal, director de Planeación de la Setravi, son de naturaleza económica, entre otros la corrupción y el desinterés en la inversión. La imagen urbana es un aspecto importante para esta institución, pero frente a los aspectos económico y funcional, aquella queda en segundo plano, la cual sufre mejorías si los dos primeros aspectos son resueltos.

La modernizaciones y reordenamientos de los paraderos constatan la preocupación de los planeadores por la imagen urbana de éstos. Los problemas más inmediatos son los vendedores ambulantes, que al principio prestaban un servicio con ventajas, pero que con su crecimiento

se tornó un problema, el cuál sólo tiende a aumentar. Fueron muchos los intentos en el sentido de retirarlos de los paraderos, pero sin éxito definitivo.

En la constante búsqueda de soluciones más efectivas para resolver los problemas de los paraderos, en términos de imagen urbana, el proyecto propuesto por la SETRAVI de las macroplazas en los Cetrans presenta un reordenamiento de orden muy superior a todo lo considerado anteriormente, en términos de imagen urbana sería una mejoría en la cual el transporte sería el hilo conductor. Estos planes, a principio, serán implantados este año, 2008, en 4 paraderos. Se intenta resolver el problema de modernización sin afectar a los actores actuales que son parte de los paraderos. Estos representan una transformación profunda que va exigir mucho esfuerzo pero sin duda transformará la imagen que tienen los paraderos actualmente. En al menos un sentido mejorará el panorama de los Cetrans dentro de la ciudad.

6.5. Reglamentos

Los reglamentos son lineamientos que regulan las acciones que se deben emprender para reordenar y mejorar la imagen urbana de los paraderos. Son instrumentos concretos y direccionados a mejorar la imagen urbana. Kevin Lynch afirma que la imagen urbana es un proceso bilateral entre observador y observado y que el observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora, en la elaboración de su imagen, lo que refuerza su tesis de que ya estamos en condiciones de desarrollar nuestra imagen del medio ambiente. A través de los lineamientos de los reglamentos es que se pueden emprender acciones para mejorar la imagen urbana. Es una tarea atribuida a los administradores y constructores de los paraderos, pero que el usuario puede contribuir respetando el orden dispuesto. Siguiendo el propuesto por la teoría de la Gestalt que dice: la mente del hombre frente a una imagen trata de encontrar el orden y la regularidad, seguir los reglamentos es una manera de mantener el orden en el paradero.

Para el Distrito Federal los reglamentos que corresponden a la imagen urbana son el Reglamento para el ordenamiento del Paisaje Urbano del Distrito Federal, y otros que tocan el tema de la imagen urbana en cláusulas particulares, enfocando la importancia de mejorar la imagen urbana de la ciudad. Para los paraderos existen reglamentos afines que dictan las reglas a seguir en este sentido, como el programa de recuperación de imagen urbana en los CETRAM. Con propuestas de mejorar las instalaciones realizando trabajos de jardinería, pintura, balizamiento, etc. Para consolidar los objetivos planteados se gestionan apoyos

interinstitucionales a fin de realizar diversos tipos de mantenimiento, tales como: corrección del alumbrado público, bacheo, carpeta asfáltica y recolección de basura. Las actividades de mantenimiento mayor se realizan en coordinación con la Dirección General de Servicios Urbanos y Obras, con la Dirección General de Construcción y Operación Hidráulica con la autorización de la Secretaría de Obras Públicas.

6.6. Conclusión con referencia a cada paradero

Tacubaya

El paradero de Tacubaya se localiza sobre el cruce de 3 avenidas importantes del DF, Parque Lira, av. Jalisco e Ing. Carlos Lazo. Está adaptado a estas calles existentes y con algunas bahías construidas (ver mapa no. 5 y fotos no. 46 a 54), en las cuales podemos ver su trazado, la circulación de vehículos, posición de las bahías, los vehículos de transporte público, áreas verdes y las construcciones aledañas. Desde esta perspectiva de una foto de satélite o en el plano del paradero vemos su forma y más fácilmente la visualizamos y mentalizamos. Su estructura en forma de letra X, la da el cruce de estas avenidas.

Según Lynch, una imagen para ser vigorosa debe tener cualidades visuales como *legibilidad, estructura y significado, e imaginabilidad*. El paradero es *legible* ya que puede reconocerse, identificarse como tal: sitio de transporte público, lo reconocemos, entre otras cosas, por la cantidad de peseros que concentra. Tiene *identidad*, así confirman las respuestas de los usuarios en cuánto a su definición: “sitio para tomar un transporte”. La unicidad es proporcionada por ciertas partes de su forma que no encontramos en los otros paraderos (y vice-versa); aquí podríamos citar los edificios a sus costados, el mercado en el interior, la feria que se encuentra al lado del mercado. La *estructura* la vemos desde la perspectiva total en el contexto de los alrededores, está integrado en su medio y se inserta en la ciudad. La estructura desde su interior no es percibida fácilmente porque no se visualiza la totalidad del paradero y por la falta de señalamientos. En cuanto a la *imaginabilidad*, el paradero suscita una imagen vigorosa, pero no como una imagen agradable, sino como un local que es presa de una mala imagen y inseguridad. Esto lo confirman los usuarios en la encuesta, también en la entrevista. Esto va de acuerdo con el principio general de la Teoría de la Gestalt que dice que la mente humana busca antes de todo el orden y la regularidad. Según las respuestas de los usuarios, en

el paradero falta organización en el recolección de la basura en las calles del paradero, faltan señalamientos, hay inseguridad, cierta falta de orden con el transporte.

Por otro lado, Jan Bazant usa criterios normativos en el sentido de lograr una imagen urbana lo más nítida y vigorosa. Estos criterios son: *confort*, *diversidad*, *identidad*, *legibilidad*, *orientación* y *significado*. Tres de ellos ya se comentaron, identidad, legibilidad, y significado. El *confort*, criterio que se refiere al agrado visual que la obra urbana debe ofrecer al usuario, y que es muy apropiado para el análisis de la imagen urbana; según las contestaciones de los usuarios en la encuesta, a la mayoría de ellos no les agrada la imagen del paradero de Tacubaya. Los elementos del desagrado, ya mencionados anteriormente son la basura, el mal olor, la inseguridad, la falta de señalamientos, pero el transporte en si no se menciona como factor de desagrado, sino como necesidad, pero se le aprecia en regulares condiciones.

La *diversidad* es un criterio presente en el paradero, Tacubaya tiene una fuente muy rica en estímulos, mucho transporte, gente, puestos de ambulantes, variedad de colores, olores y sabores, todo sensibiliza los sentidos. La *orientación* es propiciada principalmente por un claro sistema de circulación y señalamiento. En este sentido la opinión de los usuarios es unánime: los señalamientos son escasos y no completamente visibles.

El paradero de Tacubaya se identifica como un paradero por ser un lugar para transportarse, pero no tiene alguna especie de mojón que lo caracterice plenamente, como para tener una *unicidad* propia. Ejerce su función pero la imagen no es de todo agradable para los usuarios, como se verificó en la encuesta. A pesar de los reordenamientos todavía no se alcanzó la imagen deseada para un lugar público. Pero su imagen importa a los usuarios porque es un lugar de constante pasaje de la gente a sus trabajos y demás actividades y “debería ser un local agradable donde el ciudadano encuentre saneamiento, claridad y placer en su imagen”. (Antonio Silveira, 2004; internet)

San Lázaro

Localizado en las avenidas Ing. Eduardo Molina y Calzada I. Zaragoza, es un paradero inserto dentro de un gran complejo de transporte público. (ver mapa no.6; fotos55 a68) Es un importante nodo para la ciudad, ya que concentra, dos estaciones del Metro de gran envergadura y una de las cuatro centrales camioneras del DF, la TAPO. Este paradero tiene tres cuerpos, dos situados en las avenidas que lo encierran y uno interior. Este paradero fue reordenado en parte, precisamente el cuerpo interior, adquiriendo así una imagen mejor. Los dos cuerpos junto a las avenidas no fueron reordenados. Tiene *identidad* como paradero, así

como concentración de transporte, y tiene una gran unicidad, por el gran volumen de la Tapo y de la construcción monumental en forma circular de varios pisos de la estación del Metro de la línea B, que sale afuera de los límites del DF y alcanza Ciudad Azteca en el Edomex.

Este Cetram tiene diversidad, posee un mercado fijo alrededor del cual se instalaron muchos vendedores ambulantes. El edificio del metro San Lázaro posee una arquitectura no convencional y da identidad al paradero. También está la Tapo, central de autobuses de forma circular, adentro el espacio es amplio y el ambiente es agradable, repleto de estímulos, colores y formas; además del edificio de la línea B del metro que también tiene forma circular y arrojada, con altura de varios pisos, aspecto complementado por el carril del metro que sale de su segundo piso.(ver foto no. 65) Las bahías están distribuidas paralelamente a las avenidas Ing. Eduardo Molina y Calzada Ignacio Zaragoza, y en un área interna construida entre el mercado y las estaciones del Metro. Las bahías instaladas en las avenidas son bahías convencionales, no reformadas, con presencia de vendedores ambulantes. Las bahías dentro del área interna del paradero son reordenadas y su aspecto es muy agradable, limpias, espaciosas, claras, diseñadas en formas curvas, las cuáles amenizan la dureza de las formas rectas. Hay pequeños jardines bien cuidados, no hay hasta ahora presencia de vendedores ambulantes en esta área. Hay una red extensa de enrejado gris que da el color predominante al paradero, lo que contrasta con los dos cuerpos de bahías paralelas a las avenidas, donde las paradas son de aspecto poco ordenado, lo que refleja en algunas respuestas negativas de los usuarios del paradero en cuanto a la imagen urbana, con presencia de puestos de ambulantes, basura y poco cuidado con el mobiliario y banquetas del paradero. Además de la localización central del mercado, éste es organizado en su interior, pero sus zonas inmediatas no presentan el mismo orden por la concentración de puestos de ambulantes al libre arbitrio y colocación y armado de sus puestos.

La *legibilidad* es plausible desde una perspectiva aérea, a pesar de en su interior deja un poco a desear por la escasa presencia de señalamientos de orientación de rutas. Tiene una fuerte *imaginabilidad*, principalmente en el cuerpo interior, por la belleza de las cubiertas de las bahías y por los volúmenes de las monumentales construcciones del Metro, la Tapo y la entrada del Metro de la línea 1. En cuanto al *confort*, el aspecto visual de la forma es agradable.

Con el reordenamiento, el paradero ganó una nueva imagen, cambió su aspecto, siendo éste uno de los más agradables, en la opinión de los usuarios.

Pantitlán

El paradero de Pantitlán se circunscribe entre las avenidas Río Churubusco, M. Lebríja y dos pequeñas calles, se sitúa muy próximo al aeropuerto. (mapa no.7; fotos 69 a 78) Es un paradero proyectado. En la vista aérea o en el plano del paradero podemos observar las bahías paralelas, desde este ángulo el paradero es fácilmente memorizado. Con él están conectadas 3 líneas del Metro, son edificaciones de 1 a 3 pisos, muy visibles y con puentes de conexión entre el Metro y el paradero. Hay pocas áreas verdes y en precario estado de conservación.

Las cualidades visuales de la imagen mencionadas por Lynch, aquí están presentes: La *legibilidad*, se reconoce el paradero por su linearidad de la disposición de las bahías; una linearidad que concuerda con dos de las leyes de la Teoría de la Gestalt: la *proximidad* y la *igualdad*; y lo reconocemos también por la concentración de vehículos de transporte público; se organizan sus partes de forma coherente. Su forma de líneas paralelas es fácilmente memorizable, lo que se advierte principalmente de la vista aérea, la *imaginabilidad* del paradero es vigorosa. Es interiorizándose en el paradero que la orientación no es perfecta, falta señalización y la linearidad puede ser motivo de confusión. Aquí cabe mencionar que las conexiones entre el paradero y el metro e incluso las del Metro en sí, son bastante largas y confusas, pero amenizadas por la presencia de un factor orientador: un mapa del paradero en su interior, elemento que sólo se encuentra en este paradero y que a nuestro modo de ver debería encontrarse en cada paradero de la ciudad. El paradero tiene *identidad* como tal, por la concentración de camiones, que le son característicos. Son camiones antiguos en la mayoría y foráneos; y *unicidad* por la forma linear de sus bahías y la localización de los puestos de ambulantes situados a un solo costado de las bahías, dónde también se encuentran las paradas. A pesar de esta forma memorizable, el *confort* es roto por la falta de orden causado a su vez por el mal estado de los puestos de las paradas y bahías y el exceso de basura. Las estructuras de las estaciones del Metro son muy visibles e interconectadas por pasajes. Todo esto causa una imaginabilidad fuerte, pero no agradable, como se transparenta en la opinión de los usuarios en la encuesta.

Los colores son poco variados, solo los camiones rompen la regla, pintados con diseños y colores fuertes. Casi no hay áreas verdes y las que hay están en mal estado, el mobiliario urbano está deteriorado, las texturas se confunden porque casi todo es de un color gris y negro.

Hay elementos claros como las estructuras del Metro que confinan el paradero. Las escaleras que dan acceso a los pasajes del Metro y que conectan las bahías al mismo son

elementos que amenizan el paisaje, con su color azul claro y barras repetitivas en los barandales.

San Ángel

Es un paradero pequeño, situado entre las calles de Revolución y av. Insurgentes. (mapa no.8; fotos 79 a 87) Se reconoce el paradero por la aglomeración de vehículos del transporte público, los peseros, muchos puestos de vendedores ambulantes. Por su tamaño reducido es fácil organizar sus partes. No hay dificultad en la *orientación* del paradero, es pequeño y la perspectiva total se percibe desde cualquier punto. Tiene una *diversidad* en la cantidad de estímulos con muchos colores y formas, el color que predomina es el verde por el plástico que cubre los puestos de venta y mucho colorido de las mercancías, a pesar de que en la encuesta los usuarios respondieron que el color predominante es el gris. Se perciben *continuidades* en las banquetas donde se localizan los puestos de mercancías, y en las curvas que hacen las dos calles que circunscriben el paradero. Las *texturas* que dan uniformidad al paradero son del lecho de las calles y el color verde de los puestos de venta. No existen áreas verdes propiamente dichas, pero hay árboles grandes que amenizan la imagen del paradero con sus formas y el color verde. El mobiliario en las paradas es poco, una que otra es de metal, otras paradas sólo son puntos sin equipo, apenas conocidas por los usuarios ya que los puestos de venta ocupan gran parte del área en la banqueta y no queda lugar para las paradas arriba de la banqueta. De acuerdo a las opiniones de los usuarios encuestados, los principales problemas cuanto a la imagen del paradero son la basura que se arroja en las calles del interior del mismo, y la inseguridad. En una propuesta de calificar 10 elementos del paradero, contenida en la encuesta (pregunta no 6, cuadro no. 5), San Ángel tiene un promedio pésimo en estas calificaciones, a pesar o quizás debido a que es el único paradero de los cinco estudiados, que se encuentra en una zona buena del DF.

La Raza

Se localiza en la avenida Insurgentes Norte, está compuesto por dos cuerpos, el poniente que es mayor y el oriente, conectados por un puente sobre la avenida. En el centro de ésta se encuentra la parada del Metrobús La Raza. (mapa 9; fotos 88 a 96)

El paradero tiene *identidad* pues concentra vehículos de transporte público como peseros, camiones, vans, taxis, mucha gente y muchos puestos de vendedores ambulantes. Pero la *unicidad* es débil, no tiene mojoneros que lo caractericen como el paradero de La Raza. Podemos

percibir la *legibilidad* en la facilidad de organizar sus partes en una pauta coherente. El cuerpo poniente tiene bahías estrechas y muy largas, abriendo la perspectiva en continuidad prolongada. En ellas se colocan los ambulantes, y también se encuentran las entradas y salidas del Metro, las cuales casi no son visibles por el acumulamiento de ambulantes que están junto a estas entradas, lo que dificulta su búsqueda por parte de los usuarios. El cuerpo oriente es menos denso, con bahías de formas irregulares, entradas del Metro visibles y mobiliario en las paradas. La probabilidad de suscitar una *imagen vigorosa* es baja. En cuanto al *confort*, el paradero no tiene una imagen agradable por la presencia de basura, desorden en la organización de los ambulantes, los cuales invaden las paradas y jardines y por la inseguridad. Las áreas verdes son de buen tamaño, dentro de éstas están algunas torres de alta tensión, no están en buen estado, y algunos ambulantes debajo de ellas. Es fácil orientarse en el paradero. La *diversidad* es intensa, por varios factores, los peseros, la gente, los vendedores ambulantes y sus mercancías multicolores, las áreas verdes, y algunas palmeras en las bahías. Lo que se podría considerar como característica propia del paradero es la forma como los ambulantes ponen sus puestos, la mayoría son mantas en el suelo y la mercancía sobre ella, esto se da principalmente en las orillas del paradero, en las áreas verdes, banquetas y sobre los ventilas del Metro. Todo circunscrito al espacio del paradero, lo que causa un fuerte imaginario.

Capítulo 7 – Conclusiones y Recomendaciones

7.1. Consideraciones Generales

El transporte, su estructura y todo lo que implica constituye un elemento de primordial importancia. Sencillamente, sin la posibilidad de transportar personas y mercancías, sería imposible la actividad humana. En el interior de las ciudades, el aspecto principal del transporte se concentra fundamentalmente en el movimiento de personas, a sus trabajos, a los mercados, escuelas, a los hogares y a los lugares de esparcimiento. Esto se logra mediante dos formas de transporte: el público y el privado.

Dentro de la planeación y operación del transporte público, a cargo de las autoridades locales (municipio y estados) y/o nacionales (gobierno federal) hay numerosos aspectos a considerar, tales como el diseño y ampliación de las vialidades, el tamaño y distribución de las flotas, los ritmos de circulación, los diversos reglamentos, etc. En este trabajo nos centramos en uno de tales elementos, el cual es de importancia clave para la ciudad de México: *los Centros de Transferencia Modal (CETRAMs)* o paraderos, que constituyen verdaderos nodos de confluencia, organización y redistribución de los flujos viales. Se trata de concentraciones de transporte público, puntos de ascenso y descenso de pasajeros, y donde por consecuencia transita mucha gente. Los paraderos o Cetrans son *nodos*, pausas y pautas en la dinámica de los flujos de transporte, donde hay concentraciones considerables de población, y donde los individuos tienen que tomar decisiones y por ello perciben los elementos circundantes con mayor atención y claridad que la usual. Estos lugares son a veces inseguros en algún grado, y por tanto el usuario debe tomar precauciones, además de meras decisiones operativas sobre los señalamientos, el a dónde dirigirse, etc. Todo esto genera en el usuario un conjunto estructurado de percepciones más fuertes y vigorosas.

Además de los innumerables aspectos técnicos de la concepción original de los Cetrans, la evolución de los mismos a lo largo de los años los ha ido dotando de características, estructuras y funciones adicionales, entre las que se destacan actividades comerciales, tanto formales como informales, el ambulante principalmente. Todas estas actividades, que aumentan el tiempo y el grado de interacción de los usuarios con los Cetrans, han ido generando una *imagen urbana* en la población que los usa, imagen urbana que involucra, además de las actividades e imágenes primordiales asociadas con movimientos físicos, eficiencia y actividades económicas,

otras cuestiones que en definitiva se ubican en una confluencia de los campos de la percepción y de la estética.

La imagen urbana es un tema de estudio que ha recibido, en términos generales, mucha menos atención que otras cuestiones, por parte de los administradores urbanos. Esto es comprensible dado el grado y diversidad de problemas centrales, como son el transporte en sí, la falta de vivienda, de empleos, las dificultades de la economía, etc. Sin embargo, la imagen de la ciudad impacta nuestros sentidos día a día, en los trayectos hacia trabajos, diversiones y hogares. Nos sensibiliza en el desempeño de nuestras actividades cotidianas, nos sugiere un imaginario urbano; en las consideraciones sobre el mundo urbano en que vivimos, por eso es importante estudiarla a favor y para bien de las comunidades. La imagen urbana es como una “amenity”, término que en inglés significa en el contexto conceptual de la administración urbana, bienes públicos, gratuitos, en principio agradables para la población.

La imagen urbana es más que simplemente el aspecto físico de la ciudad, de sus edificaciones, también es la identificación de la población con su medio, es el disfrute de la ciudad, de los espacios en donde desarrolla sus actividades y se interrelaciona con el resto de la comunidad y expresa sus tradiciones, razón por la cual, se convierte en un elemento importante para la población. *Entonces, el objeto de estudio de este trabajo es la interacción entre el funcionamiento de los paraderos de la ciudad de México, y la conformación de la imagen urbana que generan los mismos en los usuarios y sus decisiones.*

7.2. Metodología

La metodología esta Tesis consiste de la utilización de métodos cualitativos de investigación empírica, estos son: un cuestionario a las personas usuarias de los paraderos, una entrevista a un funcionario de alto nivel de la SETRAVI, la observación participativa y un levantamiento de fotográfico. Utilizamos este método porque la imagen urbana es e una cuestión en la que influyen muchos elementos subjetivos, difícil de establecer o enunciar con objetividad bajo un denominador común. La imagen es una cuestión visual relacionada con la sensibilidad de las personas, de sus opiniones sobre este aspecto, su imagen urbana. “Los métodos cualitativos ponen énfasis en la visión de los actores y el análisis contextual en el que ésta se desarrolla, centrándose en el significado de las relaciones sociales” (Tarrés, 2001; pág. 63)

Cuestionario

El cuestionario se realizó buscando la opinión y la voz de los usuarios de los paraderos. Consta de 20 preguntas, se hizo persona a persona, con encuestador en el local, en los 5 paraderos estudiados. Algunas preguntas son abiertas y las otras son de selección a respuestas con opciones dadas.

Un primer cuestionario más simple como prueba, fue primeramente aplicado en marzo de 2003 en el paradero de Tacubaya. Fue formulado con 7 preguntas, algunas objetivas, otras de elección y criterio personales. El número total de cuestionarios fue de 26; 20 en las paradas de los medios de transporte, es decir, en las paradas de peseros, trolebús y camiones. Los 6 restantes se hicieron a las personas de los puestos de ventas en la calle, es decir a los ambulantes. Cuestionario para probar la hipótesis inicial planteada: - “Para los usuarios del transporte público, una buena imagen urbana en los paraderos es importante”. El mismo fue reformado, ampliado y aplicado en junio de 2007, a alumnos y un profesor de la maestría en Estudios Urbanos de la UAM-A. Aquí hubo contribuciones muy valiosas para la reformulación de la misma además de sus aportaciones en las respuestas, considerando que algunas fueron hechas específicamente para ellos, es decir, se les preguntó la definición de imagen urbana y la contribución de los paraderos a la imagen urbana de la ciudad. Luego, con base en todo esto, la encuesta fue modificada y aplicada a la población usuaria del transporte público en los cinco paraderos estudiados.

Las preguntas fueron formuladas de manera simple y objetiva, las cuales, de modo indirecto, nos ayudaron a analizar la imagen que tiene el público usuario de los paraderos. Debido a la dificultad de operación y la rapidez exigida no se obtiene un análisis profundo o detallado del paradero, pues estamos encuestando personas que están en camino a sus destinos y muchas tienen prisa por llegar.

Debido al tamaño de la población usuaria de los paraderos (total de los 45 paraderos del DF: más o menos 4 millones de personas e individualmente los 5 paraderos analizados aquí , Tacubaya: 184 mil; San Lázaro: 68 mil; Pantitlán 750 mil; San ángel: 30 mil; y La Raza: 128 mil, en total los 5 suman 1.160 mil personas, la muestra de confiabilidad y error estándares sería muy alta, inviable, repetitiva y demasiado difícil para la organización e evaluación de la información obtenida). El tamaño de muestra fue definido en función del presupuesto del que disponemos y la similitud de las respuestas encontradas en los cuestionarios previos, es decir que las respuestas fueron a partir de un cierto número repetitivas siendo así suficiente para

este trabajo. En total suman 50 cuestionarios, más los que se hicieron a los alumnos de la UAM, comentados en el capítulo 5: (Cuestionarios y entrevista); como también 10 más a los checadores y conductores de microbuses 1 y 1 en cada paradero.

Fue aplicado en todos los paraderos para ver cuál es la imagen que los usuarios tienen de estos sitios, cuál es su imaginario urbano de ellos, es decir cuáles son los aspectos que más les quedan grabados en la mente y sus expectativas, cuáles son los puntos de referencia para moverse dentro de los paraderos. Cómo se mueven en su interior, cómo es su aspecto exterior, cuales son los agradables y los desagradables, en qué se fijan más, si son puntos inseguros. Qué piensan de los vendedores ambulantes. Qué podría modificarse para mejorar u ordenar su aspecto. Si la señalización funciona o no. La finalidad es que se evidencien los problemas emergentes del paradero y proponer algunas mejoras en el sentido de su imagen.

Entrevista

Se optó por una entrevista semi estructurada, con preguntas preestablecidas al principio y a continuación con una conversación más libre. Se uso este tipo de entrevista pensando en que esta fuera direccionada a principio a la cuestión que buscamos y posteriormente se desarrollara en el conocimiento de información valiosa de parte del entrevistado (información difícil de obtener través de un cuestionario cerrado). Se llevó a cabo en el lugar donde el entrevistado efectúa sus actividades cotidianas. Utilizamos la entrevista semiestructurada porque estas “funcionan adecuadamente en aquellas investigaciones que se interesan por interrogar a administradores, burócratas, o miembros de elite de alguna comunidad, personas que tienen poco tiempo” (Tarrés, 2001; pág. 76) De este modo también el entrevistado puede dar información que no esté prevista en las preguntas, y el entrevistador puede explorar áreas que surgen espontáneamente durante la entrevista u obtener información sobre algo que no pensó que fuera importante.

La entrevista se hizo a un funcionario de alto nivel en la SETRAVI, El director de Planeación y Vialidad de esta institución, el arquitecto Sergio Aníbal Martínez Sánchez. La entrevista fue previamente concertada mediante cita, su duración fue como aprox. de una hora, en la empresa (SETRAVI).

La observación

Es esencial para este trabajo la observación personal de la imagen urbana de los paraderos, porque nos permite determinar el estado actual de la imagen urbana, cómo es,

quién participa en su elaboración, los elementos estáticos y los dinámicos. Observar la imagen urbana proporciona el analista hechos que no podría obtener de otra forma.

Levantamiento fotográfico

Registro gráficos fueron tomados en cada paradero, son testimonios del aspecto físico de los lugares, en el caso los paraderos del transporte público de la ciudad de México, sobre los cuales las personas viven este espacio y construye su imagen urbana y la imagen urbana colectiva de los paraderos.

7.3. Conclusión central

Los paraderos hacen parte importante del sector Transporte Público de la ciudad, son puntos estratégicos entre varios medios de transporte, bases de inicio, final y transferencia de recorridos por toda la ciudad. Son los principales puntos donde se observa el servicio de transporte que ofrece la ciudad. El transporte público tiene muchos aspectos que son motivo de estudios más importantes, como sería su funcionamiento, economía, etc., pero la imagen urbana también es importante, todos los días transitan por ellos miles de personas dirigiéndose a sus actividades, la imagen los sensibiliza, genera mapas mentales, a cada uno su imagen urbana y también imaginarios urbanos. El paradero por sus características reales anteriormente mencionadas y por la fama que comparten, suscitan una cierta imagen urbana.

El transporte genera una imagen urbana en cada ciudadano que lo utiliza y también en distintos observadores. Por todo lo que ya fue mencionado, esta imagen está en un proceso de desgaste, por las condiciones de deterioro debido a su constante y cada vez mayor uso y también el descuido en que se encuentran los paraderos. La pregunta es ¿cómo altera esta imagen de los paraderos al transporte público en general? Podríamos decir que en la ciudad hay siempre una gran cantidad de personas que circulan por los paraderos y les son necesarios, la imagen de éstos altera la forma como van a sus trabajos, en menor grado su desempeño diario en las varias actividades, así mismo la imagen del transporte público queda disminuida por el deterioro, además denota un sistema sobrecargado que pide renovación.

A través del estudio de la imagen urbana se pueden sugerir mejoras en el aspecto físico de los paraderos y posteriormente mejorar la imagen general de éstos.



Foto no. 109: Paradero de San Lázaro, modernizado. Imagen agradable y estándares internacionales.

A través de los conceptos teóricos y aspectos empíricos concluimos que los paraderos en general son *legibles*, desde una vista aérea, de satélite o desde sus inmediaciones como también desde su interior. Los reconocemos por la concentración de unidades y varios medios de transporte público: peseros, camiones, taxis, metrobús, trolebús y metro, también por la cantidad de usuarios que circulan y por los puestos de vendedores ambulantes. La legibilidad solo pierde vigor por la dificultad en organizarse las partes en una pauta coherente, visto desde su interior o inmediaciones, lo que sí logramos desde una vista aérea o de satélite, pero a escala humana, es decir desde el interior, es más difícil y también más importante, ya que desde este punto debemos orientarnos a diversos locales y direcciones en las cercanías de los paraderos.

Estos elementos concentrados (transporte, usuarios y ambulantes) que componen el paradero son los que le dan *identidad*. El requisito de *unicidad*, entendido aquí como un factor que se destaca de los demás, está dado por algún elemento que diferencia uno del otro. Es decir, reconocemos que es un paradero pero no identificamos cuál paradero es. Algunos de ellos tienen elementos, por ejemplo un mojón, otros no. En el caso de los cinco paraderos estudiados en este trabajo, podríamos decir que San Lázaro y Pantitlán tienen elementos que los identifican como únicos, lo cuál ya vimos en el capítulo 6, en el análisis de la imagen urbana de cada paradero.

Los paraderos, a grandes rasgos, se *estructuran* con la ciudad, se interconectan entre ellos, están situados en ejes metropolitanos, a través del transporte contribuyen a estructurar la ciudad. Se funden con sus alrededores o inmediaciones debido a que son un punto muy utilizado por las personas que viven en su entorno.

El *significado* es criterio con el cual remitimos a la consideración de los encuestados, los usuarios. Puede ser práctico ó emotivo. Como ellos mismos definieron: “el paradero es un lugar para transportarse”, es un significado práctico. En cuanto al factor emotivo no despertó sensaciones de lugar o que fuera un lugar agradable que los sensibilizara en particular en el sentido de una buena imagen urbana. Lo que se comprueba con la calidad visual de *imaginabilidad*. Los paraderos suscitan una imagen vigorosa en el observador, o en este caso el usuario, pero no en el mejor sentido, su imagen urbana provoca controversias; se consideran los paraderos necesarios pero son recordados por la falta de limpieza, inseguridad, etc. No son recordados como lugares placenteros.



Foto no. 110: Paradero de Tacubaya. Descuido y ambulantes ocupando toda la banqueta que es destinada al ascenso y descenso de pasajeros.

En cuánto al *confort*, o agrado visual y físico que la obra urbana debe ofrecer al usuario, los paraderos en general no aportan valores formales o espaciales que estimulen sensorialmente la comunidad como un lugar agradable, al contrario, más bien es un local dónde se agudiza la atención a todo lo que está y sucede alrededor, también por la “experiencia pasada” una de las leyes de la Gestalt, también mencionada por Lynch. Es decir, por conocer lo que la palabra paradero suscita de antemano: un lugar inseguro.

El criterio normativo de *diversidad*, corresponde a la variedad en el medio ambiente que evita la monotonía y amplía las posibilidades de sensaciones y mayor atracción. El paradero tiene una gran variedad de estímulos, muchos colores, formas y texturas.



Foto no. 111: Paradero La Raza. Diversidad de funciones. Colores y transporte.

La orientación, que busca facilitar el sentido de ubicación de las personas en el medio ambiente urbano, es propiciada principalmente por un claro sistema de circulación y señalamiento. El paradero está diseñado para una fácil orientación, pero con la presencia de los ambulantes que son cada vez más numerosos dentro de los paraderos, se entorpece la visualización clara de la circulación y de las paradas y la señalización que existe en el local, se vuelve insuficiente, o en algunos casos es casi inexistente.

El principio básico de la Teoría de la Gestalt dice que la mente busca ante todo el orden y la regularidad, proporciones y relaciones matemáticas, además información tanto constante como cambiante. En cuanto a la información constante y cambiante, los Cetrams o paraderos ofrecen mucho, con la imagen general y miles de imágenes particulares que vemos en el interior de los mismos. Pero el orden y regularidad dejan mucho a desear, en el sentido de falta de limpieza, seguridad, señalización y otros pequeños detalles que hacen parte del mobiliario y dinámica del paradero. Para la imagen urbana, la limpieza es un elemento que más influye en

las consideraciones de una imagen agradable o no agradable; además la limpieza provoca un imaginario de sanidad, seguridad, cuidado.

Los instrumentos que utilizamos para el análisis de los paraderos del transporte público (cuestionario, entrevista, observación, fotos), las aportaciones de Kevin Lynch, Jan Bazant, la Teoría de la Gestalt, la teoría de los colores, y otros elementos fueron muy útiles para analizar la imagen de los paraderos, así como también el cuestionario y la entrevista, los cuales aportaron la opinión de los usuarios. Ayudaron a comprobar la hipótesis de que la imagen de los paraderos es importante. Los reglamentos son los instrumentos con los cuales se cuenta para regular, tipificar y mejorar la imagen de los paraderos, las acciones impartidas por los organismos encargados de estos locales. La imagen es un proceso bilateral entre observador y observado, es decir, la población también debe contribuir y participar en el sentido de mejorar el aspecto, no tirando basura, etc.

Para finalizar, en cuanto a la importancia de la imagen de los paraderos para los usuarios, concluimos que ésta debe ser considerada como de primera importancia. Las principales razones para ello son las siguientes: 1) afecta directa y considerablemente a los usuarios en su percepción de la imagen urbana, al menos parcialmente, en su actuar como ciudadanos; 2) el paradero por sus características reales anteriormente mencionadas y por la fama que comparten, suscitan una cierta imagen urbana. La cual, a través de su estudio puede sugerir mejoras en el aspecto físico de los paraderos y posteriormente mejorar la imagen de los paraderos; 3) incide en las políticas que permiten coadyuvar en la eficiencia del funcionamiento de los Cetrans y simultáneamente en el desarrollo de más y mejores “bienes públicos”; 4) dada la importancia de los Cetrans, las políticas en ellos implementadas tienden a conformar estándares para otros puntos físicos y aspectos del transporte urbano; 5) una buena imagen de los Cetrans contribuye, en algún grado, a incentivar el uso del transporte público en la ciudad de México, aspecto por demás urgente; 6) por último, dado el volumen de visitantes y turistas en el D.F., personas que utilizan el metro y el transporte público, conviene, tanto por razones económicas como de imagen general del país, acercarse, hasta donde sea posible, a los estándares internacionales.

ANTEPROYECTO

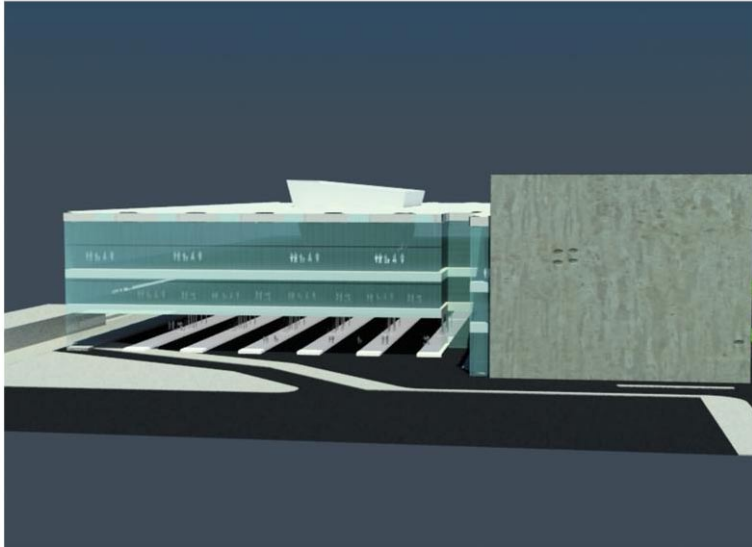


Foto no. 112: Anteproyecto de la SETRAVI para la modernización de los paraderos.

Reordenamiento de los Centros

Fuente: Setravi, 2009

7.4. Sobre las hipótesis del trabajo

Para el desarrollo del trabajo fuimos construyendo diversas hipótesis, una principal y varias secundarias. Tanto la investigación conceptual, como el estudio empírico nos convencieron de que tales hipótesis se verifican en la práctica, en mayor o menor grado. A partir de ellas se pueden obtener conclusiones concretas y algunas recomendaciones de políticas administrativas relativas al transporte y a los Cetrans. Dichas recomendaciones se encuentran al final de este capítulo. A continuación resumimos las hipótesis que fueron guiando y conformando todo el trabajo.

Hipótesis principal. En las grandes ciudades, principalmente de América Latina, la población crece mucho así como también el parque vehicular, las vialidades ya no son suficientes, el tráfico es más lento, las personas gastan muchas horas del día en trasladarse a sus destinos, horas que podrían ser aprovechadas en otros fines. Dentro de un panorama así es *necesario incrementar el uso del transporte público*, para esto es necesario que éste sea atractivo para los usuarios presentes y futuros, se debe mejorar el aspecto visual, porque para las personas la imagen tiene importancia, principalmente en los locales donde suben, descenden y cambian de un transporte a otro, es decir que les atraería una mejor imagen en los paraderos del transporte público.

Para listar y describir aspectos varios que se fueron desprendiendo de la hipótesis principal, tenemos las siguientes hipótesis secundarias.

1º. Los paraderos son estaciones que se originaron a partir de la construcción del metro, y su función es ofrecer al usuario la facilidad para hacer un cambio del modo de transporte. Se construyeron con la finalidad de ayudar al descongestionamiento vial y evitar maniobras en las vialidades aledañas a algunas estaciones del Metro. Usualmente, estas estaciones del metro están en muy buen estado, pero los paraderos que se derivaron de éstas y están ubicados en su mayor parte junto a ellas, no están en las mismas condiciones en cuanto a la imagen urbana y tampoco están a la altura de su funcionalidad, la del metro. Más aún, presentan varios aspectos notoria y sencillamente inconvenientes para su utilización.

En el caso de los paraderos y las estaciones del metro donde están situados, vemos claramente que hay una diferencia entre la imagen de los mismos y las estaciones del metro, lo que comprobamos con los resultados de la encuesta y el análisis en base a las consideraciones teóricas. Ambos tipos de estaciones fueron construidos casi al mismo tiempo para la misma ciudadanía y se nota gran diferencia en la imagen que presentan. La diferencia se debe en buena medida a las diferencias entre las respectivas instancias gubernamentales responsables.

2º. El estado de la imagen urbana de los paraderos es resultado de la contradicción entre los objetivos de los planeadores de estos centros modales, los transportistas y los que se apropian del espacio público. A causa de esto la imagen de los paraderos se deteriora y los proyectos de mejoras casi siempre se quedan sin concluir.

Por una parte, los administradores y planeadores de los paraderos, así como los diseñadores de los reglamentos tienden a establecer lineamientos que se deben seguir, pero por otro lado los transportistas y los mismos usuarios siguen sus propias reglas, que en algún sentido son más adecuadas para ellos. Además, el complejo fenómeno del ambulante desarrolla también su propia dinámica. Todo esto en conjunto, toda esta estructura compleja de objetivos contradictorios hace que el reordenamiento y la planeación de estos centros de trasbordo se queden muy a medias y que la imagen de ellos, y su funcionamiento sufra notoriamente, al ser prácticamente imposible imponer regulaciones que sean obedecidas globalmente, por todos los actores.

3°. La imagen urbana que presentan los paraderos no está a la altura de su importancia funcional, en aspectos cruciales, como la seguridad, la higiene, la señalización, la eficiencia dinámica general.

4°. Los paraderos de transporte público son importantes puntos de intercambio de un medio de transporte a otro. Son lugares que necesitan que la imagen ayude en el encuentro de estas rutas o puntos de partida a los destinos de los usuarios.

En particular las señales indicativas para el reconocimiento de estos puntos no proporcionan una imagen de fácil identificación, o no existen. Aquí de nuevo el contraste es fuerte entre el metro y el paradero, dentro del cual es posible orientarse aún sin conocer el idioma español, y el resto del Cetram, que suele tener una señalización sumamente deficiente, confusa, en ocasiones contradictoria.

7.5. Principales aportaciones de la tesis.

Esperamos que este trabajo aporte algunos elementos que puedan ser útiles en el diseño y mejoramiento de la imagen urbana en los siguientes rubros:

1. Contribuir a desarrollar conceptos y parámetros útiles en general para el estudio y análisis de la imagen urbana y de la imagen urbana en el transporte y muy particularmente, en el caso de los CETRAMs.
2. Poner de manifiesto las necesidades sociales y culturales de los ciudadanos, más allá de la pura eficiencia de la infraestructura urbana.
3. Colaborar en concienciar sobre el grado de bienestar o malestar de los ciudadanos al utilizar los servicios públicos.
4. Destacar que la imagen urbana es un elemento importante dentro de la planeación de los Cetrams, así como su mantenimiento y conservación.

En cuanto a los aspectos teóricos y conceptuales, tenemos la esperanza de haber contribuido en los siguientes puntos:

1. Colaborar en el estudio de la imagen urbana y su análisis, en especial en la construcción del concepto de *imagen urbana*.

2. Ubicar las aportaciones de Kevin Lynch para el estudio de un importante “punto urbano”: las confluencias y trasbordos de vialidades en las grandes ciudades, al menos en el contexto del ejemplo concreto de los Cetrans de la ciudad de México
3. Posicionar las aportaciones potenciales de la teoría de la Gestalt en el contexto de la percepción visual de la imagen urbana, llevándola a un contexto de dimensiones más amplias (macro escala) que las que usualmente han seguido los teóricos de la Gestalt, es decir la psicología y el arte.
4. Plantear e iniciar el desarrollo de una síntesis entre elementos de la teoría urbana de Lynch, la teoría de la Gestalt de la percepción visual, colores y formas, para el estudio de la imagen urbana.

7.6. Recomendaciones

Varios de los problemas y conclusiones a que hemos llegado es este trabajo son susceptibles de ser explorados más a fondo, y en algunos casos de intentar una mejora o solución con algún tipo de política administrativa urbana. A continuación listamos los que nos parecen más plausibles de ser implantados, si bien corresponden a diferentes niveles de acción social y/o académica.

1. Como citamos anteriormente (capítulo 4), los vendedores ambulantes son un elemento importante en la imagen urbana de los paraderos, independientemente de ser o no una función del transporte, hacen parte fundamental de la imagen del paradero, creemos que sería importante ordenarlos, lo que frecuentemente se intenta, o mejor construir a partir del proyecto un espacio propio para ellos, creando puestos fijos y reglamentar su utilización, en este mismo orden crear una arquitectura especial para estos puestos tanto en el aspecto arquitectónico como de ingeniería, puesto que hoy en día estos son planeados por sus propietarios.
2. Un programa de micro innovaciones permanentes (pintura, adornos, optimización de tiempos y movimientos), que no requiere de inversión considerable.
3. Reforzar las medidas ya existentes y previstas en los reglamentos y programas de reordenamientos donde constan los apartados de limpieza, pintura, seguridad, sustitución de vehículos, etc.

4. Crear una línea de señalamientos dedicados a los Cetrans, así como en las que existen en el Metro, las cuales son prácticas, visibles y orientadas a todo tipo de usuarios. Uniformizar el sistema de señalización para todo el Cetrans, a por lo menos los estándares del Metro.
5. Intentar que la imagen urbana de los paraderos sea a medida de lo posible, ecualizada a de las estaciones del Metro a las que están localizadas adjunto.
6. Extender las actividades culturales y educativas que ya funcionan en el Metro, como por ejemplo el Rincón del Libro, el Túnel de la Ciencia, etc., a los Cetrans.
7. Implementar un programa comparativo internacional con ciudades que en este rubro tengan problemáticas similares. Ver y comparar las diversas alternativas de planificación de los puntos de conexiones del transporte.
8. Elaborar un programa conjunto de estudio, monitoreo y mejoramiento de los Cetrans y las vialidades, junto con un conglomerado de universidades públicas y privadas a las que les pueda interesar e incluso afectar esta problemática. (UNAM, UAM, IPN, UIA, ITESM)
9. Interactuar con las problemáticas similares que se van desarrollando en otras ciudades del país, como Guadalajara, Monterrey, Querétaro y Puebla.
10. Que se incluya el estudio de la imagen urbana como una materia opcional en los cursos de licenciatura o posgrado relacionados con urbanismo.
11. Encontrar algún tipo de sistema de información o algo similar para una concientización de los usuarios a fin de mantener los paraderos más limpios y ordenados. Educación de la población cuanto a la imagen urbana.

Algunas de estas propuestas ya se encuentran en consideraciones por parte de los administradores e instituciones afines

7.7. Agenda de investigación para el futuro.

Muchas dudas, preguntas y problemas se nos han presentado a lo largo de la elaboración de esta Tesis. Enseguida enunciamos algunas de ellas, que nos parecen particularmente interesantes, entre otras razones por las conexiones que tienen con diversos temas de importancia general, y a la vez nos parecen temas plausibles para continuar la investigación en un futuro próximo.

1. Avanzar en el desarrollo del análisis y metodología acerca de la imagen urbana. Ubicando este punto en el campo teórico e involucrando varias disciplinas.
2. Explorar la relación entre estética (agradabilidad de la imagen urbana para el usuario) y optimalidad (eficiencia funcional, enfoque económico).
3. Análisis futuro de la imagen urbana de los proyectos en consideración actualmente por la Setravi, para los Cetrans. En especial referente a las macroplazas, además de una comparación con el presente trabajo.
4. Aplicar la teoría de la Gestalt y el trabajo de Kevin Lynch en análisis comparativos de la imagen urbana y práctica estética en locales de diferentes equipamientos de la ciudad de México tales como plazas, centros comerciales, corredores urbanos, etc.
5. Analizar comparativamente paraderos de otras ciudades de México incluso de otros países. Con la finalidad de captar otras soluciones provechosas para beneficio de la imagen urbana de los paraderos.
6. Estudiar los adelantos técnicos del transporte urbano y sus posibles cambios en los medios de transporte público y dentro de los Cetrans y la imagen urbana que implicarían estos cambios.
7. Estudiar más en profundidad el imaginario urbano, no solo en los paraderos como es otros sectores de la ciudad. Los imaginarios urbanos que provocan los diferentes rubros de la ciudad. Y a través de la interpretación de estos imaginarios, intentar proponer mejoras en la imagen urbana y reglamentos igualmente para la imagen urbana.

Bibliografía

- Arieti, Silvano. 1993
La Creatividad, La síntesis mágica. Fondo de Cultura Económica.
S.A. de C.V. México.
- Arnheim, Rudolf. 2001
La forma visual de la arquitectura. Gustavo Gilli. Barcelona.
(GG 1978. GG REPRINTS 2001)
- Augé, Marc. 2008
Los no lugares. Espacios del anonimato. Gedisa.
- Bayer, Raymond. 1998
Historia de la estética. Fondo de Cultura Económica. México.
- Bazant S., Jan. 1995
Manual de Criterios de Diseño Urbano. Trillas.
- Cullen, Gordon. 1974.
El paisaje urbano, Blume Labor. Barcelona.
- Dantzic, Cynthia Maris. 1994.
Diseño visual. Introducción a las artes visuales. Trillas.
- Dondis, D.A. 2000
La Síntesis de la imagen. Gustavo Gilli. Barcelona.
- Espinosa López, Enrique. 1991
Ciudad de México. Compendio Cronológico de su Desarrollo Urbano.
- Garcia Canclini, Nestor. 1997
Imaginario Urbanos, EUDEBA. Buenos Aires
- Garcia Canclini, Nestor, Alejandro Castellanos , Ana Rosas Mantecón. 1996
La ciudad de los viajeros. UAM.
- González Díaz, María Emilia; Ortiz Segura. 2006 (1)
Los métodos cualitativos y los estudios urbanos
Anuario de Espacios Urbanos. 2006 (1). UAM-AZC
- Guzmán Ríos, Vicente. 2005.
El espacio (con) sentido de la Plaza. Tlalpan y San Jacinto.
Anuario de Espacios Urbanos. 2005 (1). UAM-AZC.
- Ibáñez, Paloma; Hirata, Miguel, 1994
De marcas y símbolos, una tesis.
Antología de lecturas de imagen global. UAM-A.

- Ipiña Garcia, Orlando Isaac. 2007
Tesis maestría: Imagen Regional y Áreas de Transición Rural-Urbano en al Corredor Tlaxcala – Santa Ana Chiautempan – Zacatelco. UAM – A.
- Jerome, Monnet, 1995.
Imágenes e imaginarios urbanos. Ciudades. Abril- julio, 1995.
- López Saldívar, Ignacio. 1997
Nadie está satisfecho... Los Derroteros del Transporte Público Concesionado en el DF. Uteha. México.
- Lynch, Kevin. 1960
La imagen de la ciudad, Gustavo Gilli. Barcelona.
- Lynch, Kevin. 1981
La buena forma de la ciudad, Gustavo Gilli. Barcelona.
- Márquez Ayala, David (Compilador) 2005
El Reto del Transporte en la Ciudad de México, voces ideas y propuestas. Edamex. México.
- Martínez Sánchez, Félix Alfonso 1994
La imagen como representación del Paisaje Urbano. UAM.
- Martínez Sánchez, Félix Alfonso. 2001.
Notas para el estudio del paisaje urbano.
Una aproximación a la geografía imaginaria.
Anuario de Espacios Urbanos. 2001. UAM-AZC.
- Matlin, Margareth W., y Foley, Hugo J. 1996
Sensación y Percepción. Prendice Hall Hispanoamericana, S.A., México.
- Molinero Molinero, Ángel; Sánchez Arellano, Ignacio. 1998
Transporte Público. Planeación, Diseño, Operación y Administración. Fundación ICA.
- Morales Moreno, Jorge. 2003
Una genealogía de metodologías cualitativas.
Anuario de Espacios Urbanos. 2003. UAM-AZC
- Norberg Schulz, Chritian. 2001.
Intenciones en Arquitectura. Gustavo Gilli.
- Ortiz Hernández, Georgina 1992
El significado de los colores. Trillas.

- Panek, Belcriz Maria. 2004
Red vial y red de transporte, en la ciudad de Curitiba.
Anuario de Espacios Urbanos. 2004. UAM-AZC
- Porter, Tom. 1988
Color Ambiental, Aplicaciones en arquitectura. Trillas.
- Ramos, Samuel. 1950
Filosofía de la vida artística. Colección Austral, Esparsa. Madrid.
- Revista Ciudades, Imaginarios urbanos, n 46, abril-junio 2000.
(Monnet Jerome, 1995, citado en Imágenes e imaginarios urbanos: su utilización en los estudios de las ciudades, José H. Fuentes Gómez, CIUDADES 46, abril-julio, RNIU, Puebla, México).
- (Armando Silva, 1992. citado en Imágenes e imaginarios urbanos: su utilización en los estudios de las ciudades, José H. Fuentes Gómez, Ciudades 46, abril-junio 2000, RNIU, Puebla, México).
- Rossi, Aldo, 1999
La arquitectura de la ciudad. Gustavo Gilli.
- Roth, Leland M. 2000
Entender la arquitectura, sus elementos, historia y significado.
Gustavo Gilli. Barcelona.
- Tamayo, Sergio y Wildner, kathrin, coordinadores. 2005
Identidades urbanas. UAM.
- Tarrés, Maria Luisa, coordinadora. 2001
Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social. Porrúa. México.
- Terrazas Revilla, Oscar. 2000
Las nociones de centro en la ciudad global.
Anuario de Espacios Urbanos. 2000. UAM-AZC
- Terrazas Revilla, Oscar. 2003
Centralidad y globalización, en la ciudad de México
Anuario de Espacios Urbanos. 2003. UAM-AZC
- Terrazas Revilla, Oscar A. 2005
La Ciudad de los Caminos, el Caso del Corredor Tlaxcala- Puebla.
UAM – A.
- Trías, Eugenio 1999
Lo bello y lo siniestro. Ariel S.A. España.
- Venturi, Robert. 1999
Complejidad y contradicción en la arquitectura. Gustavo Gilli.
Barcelona.

- Venturi, Robert; Izenour, Steven; Scout Brown, Denise. 2000
Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma
Arquitectonica. Gustavo Gilli. Barcelona.
- Vitta, Mauricio. 2003
El sistema de las imágenes.
Estética de las representaciones cotidianas. Paidós.

Sitios en Internet

Transporte y Vialidad

Avanza Metrobús para el periférico. Milenio
MilleniumWebMilleniumWeb

Consideran investigadores de la UAM que metrobus es una alternativa viable
Para resolver problemas de transporte público. Abril 5, 2005.
<http://www.comunicacionuniversitaria.uam.mx/boletines> (17/07/08)

Secretaria de Transportes y Vialidad. CETRAM.
Lineamientos de Operación de los Centros de Transferencia Modal del DF.
<http://www.setravi.df.gob.mx/cetram/lineamientos.html> (23/06/05)

Secretaria de Transportes y Vialidad.
Lista de paraderos. Centros de transferencia Modal (CETRAM)
<http://www.setravi.df.gob.mx/cetram/delegacion01.html> (19/04/05)

Secretaria de Transportes y Vialidad.
Fichas de los Cetrams.
<http://www.setravi.df.gob.mx/cetram/fichas/-paradero.html> (09/04/05)

Secretaria de Transportes y Vialidad.
Centros de transferencia Modal (CETRAM) (Paraderos)
<http://www.setravi.df.gob.mx/cetram/index.html> (08/09/04)

SETRAVI – Secretaria de Transportes y Vialidad
El transporte y la vialidad en el Distrito Federal.
Numeralia.
http://www.setravi.df.gob.mx/vialidades/transporte_vialidad.html (10/02/06)

Gobierno del Estado de México
Secretaría de Comunicaciones y Transporte
Dirección General de Transporte Terrestre
(Transportes en la ZMCM – Edomex – municipio) (Mayo 2001)

Secretaría de Comunicaciones
Estaciones de Transferencia Modal
<http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/secom/estaciones> (16/02/08)

Servicios – Servicio de Transportes Eléctricos del DF
Líneas de Trolebuses

<http://www.ste.df.gob.mx/servicios/lineas.html> (15/04/05)

Servicio de Transportes Eléctricos del DF
50 años de Trolebús en la ciudad de México.

<http://www.ste.df.gob.mx/servicios/trolebus.html> (10/02/06)

Sistema de Transporte Colectivo
Etapas de construcción de la Red del STC Metro

<http://www.metro.df.gob.mx/stcmetro/construccionl.html> (14/06/05)

Sistema de Transporte Colectivo
Líneas del Metro

<http://www.metro.df.gob.mx/stcmetro/construccionl.html> (14/06/05)

Metrobús – Proyecto.

<http://www.metrobus.df.gob.mx/metrobus/index2.htm> (07/05/06)

RTP – Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal

<http://www.rtp.gob.mx/index.html> (08/09/04)

Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal
El servicio de transporte por autobuses y microbuses.

http://www.rtp.gob.mx/serv_varios.html (05/04/05)

Movilidad en la ciudad de México

http://www.fimevic.df.gob.mx/sanantonio/sa_movilidad.htm (12/04/06)

El desarrollo del transporte en la ciudad de México. Carlos Maza.

<http://df.gob.mx/ciudad/reportajes/transporte/index.html> (08/09/04)

SETRAVI. Reportajes

Vialidades, las venas de la ciudad.

http://www.setravi.df.gob.mx/reportajes/r_vialidades.html (23/06/05)

SETRAVI. Programas. Vialidades. Acciones Actuales

<http://www.setravi.df.gob.mx/programas/vialidades.html> (23/06/05)

Metrobus. Conferencia: Bernardo Navarro Benítez

El Metrobus: ¿Alternativa para la metrópoli? Bernardo Navarro Benítez.

<http://www.jornada.unam.mx/2007/03/17/index>. (17/07/08)

Sistema de transporte masivo con autobuses en carriles confinados
Secretaría de Comunicaciones

<http://www.edomex.gob.mx/portal/page/portal/secom/transporte/stmacc> (16/02/08)

Planeamiento e políticas de transporte.

Perfil A do Mestrado em Transportes

Directo de perfil: Prof. José Antunes Ferreira

http://cesun.civil.ist.utl.pt/mestrados/mt/perfil_a.html (16/01/05)

Convocatoria. SEDESOL - CONACYT 2002/01

Evaluación de impacto de los programas sociales (17/01/05)

Gobierno del Edomex, 2006, [http://www. Edomex.gob.mx/portal/transporte](http://www.Edomex.gob.mx/portal/transporte))

Reglamentos

Reglamento para el ordenamiento del paisaje urbano del Distrito Federal.

Extracto.

<http://vlex.com.mx/vid/29786425> (07/08/08)

Plan Verde, movilidad.

Ciudad de México, Capital en Movimiento.

<http://www.sma.df.gob.mx/sma/planverde/index.php?op=movilidad> (02/10/07)

Programa de arreglo de fachadas. Centro Histórico de la ciudad de México.

Fideicomiso

<http://www.centrohistorico.df.gob.mx/programas/fachadas.html> (16/06/04)

Ley de Salvaguardia del Patrimonio Urbanístico Arquitectónico del Distrito Federal. 13 abril 2000. Gazeta Oficial.

Reglamento de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal- 04/06/1997.

<http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/nrm/10/469/24.htm?s=iste> (10/10/07)

Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001 – 2006

Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

Reglamento de Imagen Urbana – Zacatecas.

Imagen urbana

La Imagen Urbana de las Ciudades con Patrimonio Histórico.

Arq. Xavier Hernández Benítez.

6°. Taller de Imagen Urbana, ponencia 8.

<http://www.cnmh.inah.gob.mx/ponencias/580.html> (23/08/07)

Imaginaris Urbanos: ida y vuelta. Armando Silva, 2006.

http://www.unia.es/artpen/mundo/mundo02/proy_1_imag02.htm (14/04/06)

Equipamiento e Imagen Urbana, Edificios Públicos y de Servicios.

Banobras. 3 de abril de 2006.

http://www.banobras.gob.mx/BANOBRAS/ApoyosBanobras/imagen_urbana.htm

(03/04/06)

Mapas cognitivos. Qué son y cómo explorarlos.

Constancio de Castro Aguirre.

<http://www.ub.es/geocrit/sn-33.htm> (24/06/06)

Imagen Urbana. Informe Anual 2003 PAOT. Apéndice Temático.

Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del DF.

La fealdad en el arte. Mario Castrillo.

<http://www.libros.com.sv/edicion12/fealdad.html> (22/11/07)

La protección legal de la forma urbana de las ciudades latinoamericanas.

Mg. Arq. María Rebeca Medina.

http://sistemas.dti.uaem.mx/eterritoriales/l_cong/mesas/mesa4/Maria%Rebeca.htm

(23/08/07)

Imagen urbana de la ciudad de México – Skyscrapercity

Testimonios de cómo mejorar la imagen urbana de la ciudad de México.

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=526794> (02/10/07)

Imagen urbana

<http://personales.igu.net.mx/urbanismo/imagen%20urbana.htm> (11/04/05)

Programa de Imagen Urbana. Nivel Programático. Tijuana.

El cerebro y la mente.

http://omega.ilce.edu.mx:3000/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/088/htm/set_9.htm

(11/11/04)

(Monnet Jerome,1995, citado en Imágenes e imaginarios urbanos: su utilización en los estudios de las ciudades, José H. Fuentes Gómez, CIUDADES 46, abril-julio, RNIU, Puebla, México).

¿Cómo funciona el ojo?

http://www.pediatria.cl/como_funciona_el_ojo.htm (21/02/05)

El sentido de la vista, percepción.

<http://pub.ufasta.edu.ar/SISD/vision/percepción.htm> (06/08/06)

Percepción Visual y Servicios de Video Comunicación.

Luis Jañez.

Percepción Espacial

http://omega.ilce.edu.mx:3000/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/073/htm/set_12.htm

(11/11/04)

Percepción del espacio

<http://www.elistas.net/lista/psiambiental/archivo/msg/9> (11/09/06)

- Claves primarias de la percepción del espacio
<http://personal.us.es/jcordero/PERCEPCION/CAP03.htm> (11/08/08)
- Teoría de la imagen.
<http://www.uni-ab.pt/~bidarra/hyperscapes/video-grafias-195.htm> (08/03/07)
- Número Áureo
<http://es.wikipedia.org/wiki/NumeroAureo> (29/03/07)
- La sucesión de Fibonacci
<http://www.geocities.com/athens/acropolis/4329/fibonac.htm?20086> (06/02/08)
- El diseño Visual Ambiental. Adriana Gómez Alzate
<http://www.disenovisual.com/temas/temas.php?id=40> (11/09/06)
- Desarrollo Visual Sensible del Paisaje Urbano. Hacia un Entorno Educador.
 Adriana Gómez Alzate.
<http://lunazul.ucaldas.edu.co/index.php?option=component&task=view&id=66&Itemid=66> (11/09/06)
- Imaginario urbano e imaginación urbana.
 Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios urbanos. Adrián Gorelik.
http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=50250-71612002008300008&script=sci_arttext
 (26/06/07)
- O papel da cor na estética urbana. 14/mai/04. Hardley Alves
http://www.mundocor.com.br/cores/cor_esteticaurbana.htm (26/10/04)
- El color
<http://w3.cnice.mec.es/eos/MaterialesEducativos/bachillerato/arte/arte/pintura/color-l.htm>
 (25/04/08)
- El significado de los colores
<http://www.webusable.com/coloursMean.htm> (06/08/07)
- Los colores.
<http://www.webusable.com/colours.htm> (06/08/07)
- Colores primarios, generalidades.
<http://www.digitalfotored.com/grafico/colorluzpigmento.htm> (06/08/07)
- Teoría física del color
<http://roble.cnice.mec.es/~mbedmar/iesao/quimica/teoriafi.htm> (04/08/07)
- Historia del color
<http://www.digitalfotored.com/grafico/historiacolor.htm> (06/08/07)
- Como son percibidos los colores de los objetos
<http://www.digitalfotored.com/grafico/coloresobjetos.htm> (06/08/07)

Percepción visual y Teoría de la Gestalt

Teoría de la Gestalt. La percepción. La estructura psíquica del hombre.

<http://www.turemanso.com.ar/fuego/psi/gestalt.html> (20/03/06)

Percepción Visual

<http://www.personal.us.es/jcordero/PERCEPCIÓN/Cap01.htm> (09/09/06)

Gestalt Theory. Debbie Clark. 1999

<http://chd.gmu.edu/immersion/knowledgebase/strategies/cognitivism/gestalt/gestalt2.htm>
(18/03/06)

Psicología de la Gestalt.G.

Lourdes Mondragón Pedrero

<http://www.unidad094.upn.mx/revista/51/03.html> (09/09/06)

Ejemplos Gestalt. INNATIA.

<http://www.innatia.com/s/c-psicologia-gestalt/a-ejemplos-gestalt.html> (09/09/06)

Julio David, 2006

Leyes gestalticas de la psicologi Gestalt

<http://leyes-psicologia-gestalt.blogspot.com/> (08/04/08)

Leyes de la Gestalt.

Lic.Guillermo Leone.

<http://www.guillermoleone.com.ar/leyes.htm>

La Percepción Visual de los Objetos del Espacio Urbano. Análisis del Sector El Llano del Area Central de la Ciudad de Mérida.

Morella Briceño Avila

http://www.saber.ula.ve/db/ssaber/Edocs/pubelectronicas/fermentum/numero_33/articulo_4.pdf (11/09/06)

De la estructura a la retórica en la semiótica visual. Goran Sonesson, 1997.

Signa. Revista de la asociación española de semiótica, 6, 1997.

<http://www.arthist.lu.se/kultsem/sonesson/sociedadl.html> (08/04/06)

Municipio e a Estética Urbana. Antonio Silveira Ribeiro dos Santos.

<http://www.aultimaarcadenoe.com/artigo10.htm> (26/10/04)

Paisagen urbana de Sao Paulo. Publicidade externa e poluicao visual.

Issao Minami. Vitruvius.

<http://www.witruvius.com.br/arquitetos/arg000/esp074.asp> (18/03/06)

El ojo, la mirada: Representación e imagen en las trazas de la antropología visual. Mag.- L. Nicolás Guigou.

Mobiliario Urbano

<http://www.amigociudad.org.ar/mobiliario.htm> (23/03/06)

(Cruz González, René, 29/03/2008. Dejan en manos de los hombres más ricos del país la modernización de Cetrans http://cronica.com.mx/notaphp/notaphp?id_nota=354241)
(24/07/08)

(Capital en Crecimiento. <http://www.capitalencrecimiento.com.mx> (24/07/08)).

Lóbulos occipitales
<http://www.neuroskills.com/tbi/espoccipit.shtml> (18/10/04)

Anuncia el Metro proyectos con inversión pública y privada
Laura Gómez Flores. 15 abril 2008.
<http://www.jornada.unam.mx/2008/04/15/index.php?section=capital&article=033n2cap>
(24/07/08)

Quieren paraderos con “segundo piso” comercial.
Sara Pantoja. El Universal. 4 octubre 2008.
http://eluniversal.com.mx/ciudad/vi_86967.html (23/07/08)

Modernizarán magnates paraderos de autobuses.
Alberto Cuenca. El Universal. 28 marzo 2008.
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?=548477&page=20> (24/07/08)

Modernizan paraderos. Alejandro Ramos. Reforma 11 febrero 2008.

El transporte colectivo en la ciudad de México, expansión y costos.
Bernardo Navarro Benítez
www.iiiec.unam.mx (07/07/08)

Los escenarios críticos del transporte de la zona metropolitana de la ciudad de México. Bernardo Navarro Benítez. UAM-X. Simposio URB-3.
“Como las crisis transformarán las metrópolis latinoamericanas” (07/07/08)

Dejan en manos de los hombres más ricos la modernización de Cetrans
Crónica- 29 marzo 2008- René Cruz González
http://cronica.com.mx/nota.php/nota.php?id_nota=354241 (24/07/08)

El comercio en la vía pública: Entre programas de reordenación urbana.
Ricardo Torres Jiménez. Gestión y Estrategia, no.11-12, Enero – Diciembre, 1997-
UAM.A. Edición Internet.
<http://www.azc.uam.mx/publicaciones/gestion/num11y12/doc08.htm> (25/06/05)

Cortéz, Fernando; Crisis y reproducción social. Citado en “El comercio informal: una respuesta ante la crisis”. Abel Pérez Ruiz.
<http://www.uom.edu.mx/trabajadores/29abel.htm> (25/06/05)

Paraderos Negocio para largo. Yohana Rosa Hernández Cruz.
<http://www.prodigyweb.net.mx/yohanarosa/PARADEROS.htm> (09/04/05)

La encuesta y tipos de encuesta.

<http://www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/mar/tipencuch.htm>
(22/06/07)

Modernizan Paraderos Capitalinos. Metrópoli 2025 – 22 julio 2008.

<http://www.metropoli.org.mx/modules.php?name=News&file=article> (22/07/08)

IP Remodelará Cetrans – Lupa Ciudadana- 19 marzo 2008. Fuente Reforma.

<http://www.lupaciudadana.com.mx/SACSCMS/XStatic/lupa/template/> (22/07/07)

Capital en Crecimiento

<http://www.capitalencrecimiento.com.mx> (24/07/08)

Modelo del cuestionario.

Cuestionario: Paraderos del transporte público

Paradero: _____

Preguntas:

1. ¿Cuántos días a la semana utiliza este paradero? Circula:

- 1 día - 2 días - 3 días - 4 días - 5 días - 6 días - 7 días

2. ¿Para usted el aspecto del paradero es:

- agradable
- esta bien
- es feo
- es desagradable

3. ¿Qué es lo que más le disgusta del paradero?

4. ¿Y que le guste en el paradero?

5. ¿Cuál de estos elementos es el que requiere más atención en el paradero?

- limpieza
- seguridad
- señalización
- iluminación en la noche
- áreas verdes
- servicios sanitarios
- otro _____

6. ¿Cómo calificaría, en una escala de 5 grados: **excelente (e)**, **buena (b)**, **regular (r)**, **mala (m)**, **pesima (p)**, las condiciones de los elementos mencionados anteriormente? (Escribir solo la letra inicial de las calificaciones)

- limpieza -----
- seguridad -----
- señalización -----

- iluminación en la noche -----
- áreas verdes -----
- servicios sanitarios -----
- las unidades de transporte: micros, combis, autobuses. -----
- las paradas -----
- los conductores del transporte público -----
- los vendedores ambulantes-----

7. Los vendedores ambulantes, usted:

- los dejaría
- los quitaría
- los ordenaría

8. ¿Qué es que usted compra en el paradero?

9. ¿Qué come usted en el paradero?

10. ¿Qué transporte utiliza del paradero: - metro
 - pesero
 - metrobús
 - trolebús

11. ¿Cuál de estos transportes mencionados arriba está en mejores condiciones?

12. ¿El estado en que se encuentran los peseros es:

- bueno
- regular
- malo
- pésimo

13. Las paradas de camiones y peseros dentro del paradero, son:

- buenas
- regulares
- malas

14. ¿Qué le parece la estación del metro? - muy bien
 - bien
 - regular
 - pésima

15. En una escala de 1 a 5, siendo 5 la mas alta, como clasificaría la :

Estación del metro _____ y el paradero _____.

16. ¿Utiliza usted los señalamientos en el paradero? Cuales ?

17. ¿Qué le viene a la mente de inmediato cuando escucha la palabra
“paradero” ?

18. En su opinión, como contribuyen los paraderos a la imagen urbana de la
ciudad de México?

19. ¿Para usted, cual es el color que predomina en el paradero?

20. ¿Para usted, cual es el olor que predomina en el paradero?

Curriculum Vitae.

Nombre : Belcriz Maria Panek dos Santos de Ibarra.

Nacionalidad : Brasileña.

Fecha de nacimiento : 6 de noviembre de 1956.

Lugar de nacimiento : Curitiba, Edo. De Paraná, Brasil.

Estado civil : casada (con mexicano, desde 1988).

Calidad migratoria en México : *inmigrado, desde septiembre de 1994.*

R. F. C. : PABM 561106 3D4.

Domicilio actual : Bruno Traven, no. 30 – 1ª, Col. General Anaya, Del. Benito Juárez, México D.F.

ESTUDIOS SUPERIORES.

Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo. Universidade Federal do Paraná, Brasil (1976-1982).

ESTUDIOS DE POSGRADO.

50% créditos del Staz Magister (Maestria) en Estilos Arquitectónicos del sur de Polonia. Szkola Politechnika de Cracovia, Polonia (1985-1987).

Estudios de arquitectura típica residencial del sur de Polonia en las montañas, principalmente en construcción de madera.

Maestría en Planeación Metropolitana, Div. CYAD-CSH, Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco (1990-1992).

Tema de tesis : Análisis de la vivienda en los municipios de Atizapan de Z., Huixquilucan, Naucalpan de Juárez, Nicolás Romero y Tlalnepantla, en el Edo. De México.

Candidata a Doctorado en Estudios Urbanos por la UAM-AZC.

Tema : Imagen Urbana y Transporte público: Los Paraderos.

Tacubaya, San Lázaro, Pantitlán, San Ángel, La Raza.

Trabajos: * Proyecto de una residencia para el Dr. Roberto Quezada, en Xochimilco, D.F., 1997. Obra terminada.

* En despachos de arquitectos: Henrique Panek (Brasil), José Eulalio Beltrán (México)

*Asistente de investigación en el proyecto *El gran centro metropolitano de la Ciudad de México*, del área de Estudios Urbanos, UAM- Azc. 1998.

ARTÍCULO: Red vial y red de transporte en la ciudad de Curitiba.

Anuario de Espacios Urbanos, 2004. UAM, Azcapotzalco.